





ÉCONOMISTES & PUBLICISTES CONTEMPORAINS

DES DROITS ET DES DEVOIRS

DES

NATIONS NEUTRES

EN TEMPS DE

GUERRE MARITIME

PAR

L.-B. HAUTEFEUILLE

ANCIEN AVOCAT AU CONSEIL D'ÉTAT ET A LA COUR DE CASSATION

TROISIÈME ÉDITION

CORRIGÉE ET MODIFIÉE D'APRÈS LES TRAITÉS RÉCENTS

TOME TROISIÈME

PARIS

LIBRAIRIE DE GUILLAUMIN ET CIE

Éditeurs du Journal des Économistes, de la Collection des principaux Économistes du Dictionnaire de l'Économie politique, du Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation, etc.

RUE RICHELIEU, 14

1868



DES DROITS ET DES DEVOIRS

DES

NATIONS NEUTRES

EN TEMPS

DE GUERRE MARITIME

SAINT-DENIS. — TYPOGRAPHIE DE A. MOULIN.

DES DROITS ET DES DEVOIRS

DES

NATIONS NEUTRES

EN TEMPS DE

GUERRE MARITIME

PAR

L.-B. HAUTEFEUILLE

ANCIEN AVOCAT AU CONSEIL D'ÉTAT ET A LA COUR DE CASSATION

TROISIÈME ÉDITION

CORRIGÉE ET MODIFIÉE D'APRÈS LES TRAITÉS RÉCENTS

TOME TROISIÈME



PARIS

LIBRAIRIE DE GUILLAUMIN ET Cie

Éditeurs du Journal des Économistes, de la Collection des principaux Économistes du Dictionnaire de l'Économie politique, du Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation, etc.

RUE RICHELIEU, 14

1868

DES DROITS ET DES DEVOIRS

DES

NATIONS NEUTRES

EN TEMPS

DE GUERRE MARITIME

TITRE XI.

DE LA VISITE.

CHAPITRE Ier.

DE LA VISITE EN GÉNÉRAL.

Sous le nom de visite j'entends le pouvoir concédé au belligérant et exercé par ses bâtiments de guerre proprement dits, ou lorsque la course est autorisée, par les navires de ses sujets légitimement armés, d'arrêter, soit dans les mers territoriales de l'une des deux parties en guerre, soit même à la haute mer, les navires par eux rencontrés et portant pavillon neutre; de se rendre à bord, de vérifier, par l'inspection des papiers, s'ils appartiennent véritablement à la nation dont ils portent les couleurs; et, dans le cas seulement où ils se dirigent vers un port ennemi, s'ils ont à bord des marchandises de contrebande de guerre. Ce pouvoir ainsi limité n'est en

réalité qu'une vérification de la nationalité et de la neutralité ; c'est véritablement une enquête de pavillon. Je n'aurais pas hésité à lui donner ce nom, le seul qui lui convienne, le seul qui exprime le fait et le but de ce fait : mais tous les traités qui en ont parlé l'appellent droit de visite, tous les auteurs qui s'en sont occupés lui ont donné ce nom ; j'ai donc pensé qu'il était préférable de lui conserver cette dénomination, quoique impropre, pour éviter toute obscurité et toute confusion dans une matière où elles seraient dangereuses.

SECTION I.

Origine de la visite.

La pleine mer est un lieu libre, dont l'usage est commun à tous les peuples ; chaque nation devient souveraine de l'espace de l'Océan occupé par ses vaisseaux ou par les navires de ses sujets, et cette souveraineté dure autant que l'occupation se prolonge ; de telle sorte que le navire, continuation du territoire de sa patrie, rend territoriale et soumet à son souverain la faible portion de la mer sur laquelle il flotte. La guerre ne crée pas d'exception à ce principe fondamental du droit des gens maritime, du moins à l'égard des neutres. Ils continuent à pouvoir naviguer librement sur la haute mer, sans que les belligérants puissent s'y opposer ; leur indépendance est aussi entière, aussi complète que pendant la paix. Ils peuvent donc communiquer sans entraves, sans obstacle, avec tous les peuples de la terre, commercer avec toutes les nations.

A l'égard des belligérants, la liberté de la mer et la communauté de l'usage pour tous les peuples, produit un autre résultat. Sur ce lieu absolument libre, dont la partie occupée par le vaisseau devient la propriété du vaisseau, ou plutôt de la nation à laquelle il appartient, ils peuvent faire valoir tous leurs droits ; c'est-à-dire qu'ils peuvent s'attaquer, se

combattre, se nuire réciproquement, de la même manière qu'ils le feraient sur leurs propres territoires. Les bâtiments belligérants ont donc le droit d'attaquer, de combattre, de détruire les navires marchands de leur adversaire [1], de les prendre, de se les approprier.

Mais, pour exercer ce droit, sur un espace aussi grand que l'Océan, il est nécessaire que les vaisseaux de guerre puissent connaître la nationalité des bâtiments qu'ils rencontrent, qu'ils aient la possibilité de savoir si le navire par eux aperçu est neutre ou ennemi, afin de pouvoir laisser passer, sans le troubler, le vaisseau ami, attaquer et enlever le vaisseau ennemi. Dès longtemps les nations avaient pourvu à ce besoin réciproque des navigateurs neutres et belligérants. Nul doute, dans mon opinion, que les pavillons aient été surtout inventés pour indiquer à tous les bâtiments rencontrés la nationalité de celui qui l'arbore. Si le signe de la nationalité avait toujours été respecté; si la loyauté, la sincérité du pavillon avait continué à exister, je suis convaincu que jamais la loi maritime n'eût institué la visite. Malheureusement il n'en a pas été ainsi; depuis un temps presque immémorial, on a admis que le commandant d'un bâtiment de guerre, que le capitaine d'un navire de commerce pouvait naviguer sous tel pavillon qu'il lui convenait de prendre : et le plus souvent, en temps de guerre, les bâtiments belligérants portent des enseignes trompeuses : les uns pour pouvoir plus facilement échapper à leurs ennemis, les autres pour tâcher de surprendre des navires plus faibles qu'eux. Les vaisseaux de l'État eux-mêmes ne rougissent pas de ces grossiers mensonges, qui prennent le nom de *ruses de guerre*.

Le pavillon n'est donc plus ce qu'il devait être, il n'exprime plus ce qu'il n'aurait jamais dû cesser d'exprimer, le nom de la nation propriétaire du navire qui le porte. Le premier besoin du belligérant de connaître la nationalité des

[1] V. mes Questions de droit international maritime : « Propriétés privées ennemies à la mer. »

bâtiments rencontrés ou aperçus, de savoir s'ils sont amis ou ennemis, ne peut plus être satisfait par les couleurs arborées. Il a été nécessaire de chercher un moyen de suppléer à ce signe, ou à tout autre, pour mettre les bâtiments belligérants en état d'exercer leur droit de nuire à l'ennemi. La visite fut inventée, en tant qu'elle s'applique à la vérification de la nationalité.

En temps de guerre, les neutres ont, entre autres devoirs essentiels à remplir, celui de ne s'immiscer en rien dans les opérations militaires, et par conséquent de ne fournir aux parties engagées dans les hostilités aucune arme, aucunes munitions de guerre. D'après les principes du droit primitif, la nation neutre qui viole ce devoir cesse d'être neutre et devient l'alliée du belligérant qu'elle favorise, l'ennemi de l'autre; elle est exposée à se voir comprise dans les hostilités. Ce moyen de répression est même le seul que cette loi accorde à la partie offensée. Mais le droit secondaire et l'usage des nations ont accordé au belligérant lésé un autre moyen de prévenir les effets du mauvais vouloir du neutre, d'intercepter la contrebande de guerre, d'empêcher qu'elle parvienne jusqu'à son ennemi. Ce moyen consiste à saisir le bâtiment neutre qui la porte, et à lui enlever les objets dont le commerce est prohibé. De cette manière, le belligérant atteint le but réel qu'il peut se proposer, il empêche son ennemi de profiter des objets de contrebande qui lui étaient destinés, et par conséquent de pouvoir les tourner contre lui; je dirai même qu'il dépasse de beaucoup ce but et ses propres droits, puisque, en confisquant les denrées dont le commerce est prohibé, il attaque la propriété neutre, et inflige une peine à un citoyen étranger et ami. Enfin il évite, ce qui souvent est très-important, d'augmenter le nombre de ses ennemis et de déclarer la guerre à la nation neutre, dont quelques sujets ont méconnu et violé les devoirs de la neutralité.

D'un autre côté, les peuples pacifiques ont consenti à abandonner, je dirai presque à la vengeance du belligérant, ceux

de leurs citoyens qui, méconnaissant les lois de leur pays, et violant les devoirs de la neutralité, feraient avec une des parties en guerre le commerce de la contrebande. Ils les considèrent comme ne faisant plus partie de la nation, comme n'étant plus couverts par l'égide du souverain, du moins en ce qui concerne le commerce prohibé. Il existe donc une sorte de pacte international qui donne au belligérant le pouvoir de s'opposer à ce que les neutres fassent le commerce de contrebande avec son ennemi. Mais pour exercer ce pouvoir, pour arriver à empêcher un navire neutre de porter des marchandises de contrebande chez l'adversaire, il est nécessaire de pouvoir vérifier de quelles denrées est composé le chargement. C'est pour satisfaire à cette nécessité, et ici je ne prends pas ce mot dans le sens du droit dont je repousse l'existence, que la visite a été étendue à la vérification du chargement, lorsque le navire visité est destiné pour un port ennemi du croiseur.

Les nations qui repoussent la maxime : *Navire libre, marchandises libres*, et qui, par conséquent, déclarent confiscables les propriétés ennemies chargées sur des bâtiments neutres, assignent à la visite un troisième but, celui de s'assurer si, à bord du navire visité, il se trouve des marchandises appartenant à l'ennemi du belligérant. Dans ce cas même, l'origine de la visite, du pouvoir accordé au croiseur de la faire, est la même que celle que je viens d'établir à l'occasion des objets de contrebande. Niant d'une manière absolue au belligérant le droit de confiscation des marchandises ennemies embarquées sur les navires neutres, je repousse ce troisième but de la visite, me réservant de prouver que, même en adoptant la maxime le pavillon ne couvre pas la marchandise, la visite ne peut s'étendre jusqu'à la vérification de la propriété des marchandises.

Telle est à mon avis la double origine de la visite dans ses deux branches. La visite n'est donc pas un droit, mais seulement le mode d'exercice du droit de nuire à l'ennemi, et du droit concédé par la loi secondaire, d'arrêter les marchandises

de contrebande destinées à l'ennemi. Presque tous les publicistes l'ont considéré comme un droit; cette différence est peu importante en apparence; cependant elle n'est pas sans influence sur l'étendue, sur les règles qui doivent régir la visite. La première conséquence à tirer de ce fait que la visite n'est qu'un mode d'action, c'est qu'elle est une invention du droit secondaire, qu'elle ne découle pas directement du droit primitif; c'est que le pouvoir concédé au belligérant, et en vertu duquel il agit, est limité et circonscrit dans les bornes tracées par les devoirs naturels, et par les dispositions expresses de la loi qui a créé ce nouveau pouvoir; c'est enfin que la visite ne peut être exercée que de manière à ne pas blesser les droits essentiels et primitifs des peuples neutres, c'est-à-dire leur indépendance et leur liberté commerciale.

Si, comme l'ont prétendu quelques auteurs, la visite était un droit dérivé de la loi primitive et afférent au belligérant, il imposerait nécessairement au neutre un devoir, il mettrait de nouvelles limites à ses droits, et notamment à son indépendance; nous aurions alors à rechercher quelle est l'étendue et du droit des belligérants et des devoirs des peuples pacifiques. Il y a plus, dans cette hypothèse, les nations en guerre pourraient, ainsi que je l'ai expliqué pour la contrebande de guerre, élever la prétention d'exercer leur droit de telle ou telle manière plus avantageuse pour elles, plus onéreuse pour les peuples soumis à ce pouvoir. De là naîtraient les plus graves abus, les nations en guerre étant en général peu disposées à user avec modération des droits qu'elles tiennent de la loi primitive. Je crois même que c'est à l'opinion qui fait de la visite un droit du belligérant, un droit dérivé directement de la loi primitive, qu'il faut attribuer, sinon les abus commis par les belligérants, du moins les arguments par lesquels les publicistes ont prétendu justifier ces abus, malgré leur gravité.

L'origine que j'assigne ici à la visite me semble prouvée d'une manière positive par une réflexion simple. Ainsi que je l'ai fait remarquer plusieurs fois, la guerre ne donne nais-

sance qu'à un seul droit en faveur des belligérants, le droit de se nuire mutuellement; mais elle ne crée aucun autre droit, soit en faveur des neutres contre les belligérants, soit en faveur de ces derniers contre les neutres. Cet état violent et exceptionnel enfante des devoirs, mais ne donne naissance à aucun pouvoir nouveau; il laisse les relations entre belligérants et neutres dans la position où elles étaient avant les hostilités. Si on admet que la visite est un droit donné au belligérant par la loi primitive, il est évident que ces relations sont troublées, que les hostilités exercent leur influence directe sur les peuples mêmes qui n'y prennent aucune part, que la moindre guerre vient troubler l'harmonie de l'univers.

Un fait admis, reconnu par toutes les nations, vient corroborer, ou plutôt prouver péremptoirement la vérité de l'origine que j'assigne à la visite, ou, si l'on veut, au droit de visite. J'ai dit que son origine première était le besoin éprouvé par le belligérant de connaître la nationalité des navires par lui rencontrés à la mer, afin de pouvoir exercer son droit de guerre sur ceux qui sont ses ennemis, laisser naviguer en paix ceux qui, au contraire, appartiennent aux nations pacifiques. Ce besoin, cet intérêt puissant qu'éprouve le belligérant de connaître la nationalité des bâtiments rencontrés, existe surtout lorsqu'il s'agit de vaisseaux de guerre. En effet, c'est surtout en s'emparant des vaisseaux de guerre de son ennemi, ou en les détruisant, que la nation en guerre peut affaiblir la marine de son adversaire, qu'elle peut lui nuire. C'est surtout cette espèce de bâtiments que le belligérant le plus faible a un puissant intérêt à reconnaître pour éviter leur rencontre. Enfin, lorsqu'il s'agit de bâtiments de guerre neutres, tous ont à bord des munitions de guerre en assez grande quantité pour pouvoir en céder à l'ennemi. Et cependant les vaisseaux de guerre sont exempts de la visite, et jamais aucune nation belligérante n'a élevé la prétention de les soumettre à cette formalité. La visite n'est donc pas un droit créé par la loi primitive, car, s'il en était ainsi, les

bâtiments de guerre y seraient soumis comme les navires marchands, et avec d'autant plus de raison que l'intérêt du belligérant est beaucoup plus grand, en ce qui les concerne, qu'en ce qui regarde les navires du commerce. La visite n'a pas lieu parce qu'il existe un autre moyen de constater leur nationalité, c'est-à-dire le premier but de la visite, et parce que le belligérant est suffisamment assuré que ces bâtiments ne font pas avec son ennemi le commerce des armes et des munitions, dont ils sont toujours et abondamment pourvus.

Nous avons dit que le pavillon avait cessé d'être une marque certaine de nationalité des navires; que tous, marchands et de guerre, ils se permettaient d'arborer des couleurs mensongères. Mais, à l'égard des derniers, il est une circonstance dans laquelle ils ne peuvent, sans manquer à toutes les lois internationales, et, ce qui est plus encore aux yeux des officiers des marines militaires, sans manquer aux lois de l'honneur, refuser d'arborer la bannière vraie, la couleur du pays auquel ils appartiennent. Lorsque deux vaisseaux de guerre se rencontrent à la haute mer, sous quelque pavillon qu'ils aient navigué jusqu'à ce moment, celui des deux qui désire connaître réellement la nationalité de l'autre, arbore ses vraies couleurs et tire un coup de canon, soit à poudre, soit à boulet perdu. L'autre bâtiment doit répondre de la même manière, c'est-à-dire hisser son pavillon, et tirer également un coup de canon à boulet perdu ou à poudre. Ce coup de canon, appelé coup d'assurance, est la parole d'honneur donnée par le commandant, par l'état-major tout entier, que le pavillon qui flotte sur leurs têtes est bien celui de la nation propriétaire du bâtiment. Il n'y a pas lieu de vérifier cette parole, il n'y a pas lieu à visite pour s'assurer de la nationalité.

Le respect dû aux commandants des vaisseaux de guerre, délégués directs de la puissance souveraine de leur pays, exempte également ces bâtiments de la visite, pour ce qui concerne la contrebande de guerre. Il est reconnu et accepté

par tous les peuples que les vaisseaux de guerre ne font aucune espèce de commerce, et par conséquent ne se livrent pas à la contrebande. D'ailleurs ils ont toujours à bord, par la force même de leur mission, des armes et des munitions de guerre; il serait donc impossible, même alors que la visite serait permise, de voir dans cet approvisionnement nécessaire, indispensable, une tentative de contrebande. Enfin, si un bâtiment de guerre se rendait coupable de cette violation des devoirs de la neutralité, la faute serait celle du souverain de la nation à laquelle appartient le bâtiment, car il y aurait fourniture directe, du gouvernement neutre au gouvernement belligérant, d'armes ou de munitions de guerre; et dans ce cas la nation lésée ne peut attaquer que le peuple coupable lui-même : sa seule ressource est de lui déclarer la guerre.

L'exemption de la visite ne s'arrête pas au bâtiment de guerre, elle s'étend à tous les navires de commerce qu'il est spécialement chargé d'escorter, de convoyer. Il résulte de l'ordonnance suédoise de 1643 [1] que ce privilége était dès cette époque regardé comme très-ancien. C'est également ce qui est constaté par le code danois publié en 1688 par Christian V. Cette dernière exception sera examinée et discutée dans la suite de ce titre.

Les bâtiments de guerre sont donc exempts de la visite, parce que le but premier de cette mesure est de s'assurer de la nationalité du navire, et que ce but est atteint par un autre moyen; et parce que le second motif est également rempli par la confiance accordée aux commandants de ces bâtiments. Cette exemption, reconnue par tous les peuples, prouve, jusqu'à la dernière évidence, que la visite n'est pas un droit, mais seulement un mode d'action, d'exécution d'un autre droit; que par conséquent, elle ne tire pas son origine du droit primitif, mais seulement du droit secondaire.

Plusieurs publicistes ont émis la même opinion sur l'ori-

[1] Voyez, sur cette ordonnance, Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens*, etc, période 1re, § 17; Puffendorf, *De rebus succic.*, lib. XXV, § 41.

gine de la visite. Je citerai entre autres Hubner, qui développe son système avec soin [1]. Mais cet auteur adopte la dénomination déjà en usage, il parle du droit de visite. Cette locution, au reste, du moment où l'origine est bien constatée, me paraît sans importance réelle ; je l'ai moi-même employée plusieurs fois. Galiani indique également la même source au pouvoir accordé au belligérant, mais sans entrer dans aucun développement ; enfin Klüber se range complétement de cet avis [2].

La visite est donc un mode d'action, une invention du droit secondaire ; mais il ne résulte pas de cette origine qu'elle ne doive pas être soumise aux règles générales du droit primitif. La loi humaine peut prendre, pour régler l'exercice des droits

[1] « Faire la guerre n'est autre chose que se faire réciproquement toutes sortes de mal, en tant qu'il est nécessaire pour parvenir à une paix solide et raisonnable. Ces maux, que se font mutuellement les belligérants, s'appellent des hostilités... Les hostilités ne s'exercent pas moins légitimement sur mer que sur terre ; cependant les parties belligérantes sont strictement obligées à respecter, sur ce premier élément, le pavillon neutre, véritablement tel... Pour satisfaire à ce devoir indispensable envers les navires des nations neutres ; pour pouvoir faire en sorte qu'ils ne soient pas confondus avec ceux des ennemis et traités hostilement et sur le même pied qu'eux, il faut nécessairement les connaître et pouvoir les distinguer sûrement d'avec ces derniers. Or, cette distinction ne pouvant se faire que par le moyen d'une visite convenable, il s'ensuit que les nations belligérantes ont le droit de visiter convenablement, à cet effet, les bâtiments neutres. Si les navires ne portaient jamais que le pavillon de leurs nations respectives, il serait bien moins nécessaire d'accorder ce droit aux peuples qui sont en guerre, au moins les bornes en seraient beaucoup plus étroites. Mais comme il y a longtemps que la politique des navigateurs a imaginé d'arborer des pavillons étrangers pour se déguiser ou pour se soustraire aux dangers qui les menacent, cette enseigne est devenue fort trompeuse et ne peut plus servir comme une marque certaine et suffisante de l'État auquel appartient le bâtiment. » *De la saisie des bâtiments neutres*, ch. I, §§ 1, 2 et 3, t. I, IIe partie.

[2] « ... Or poichè non può sempre chi naviga rimaner tranquillo nel dubbio et nell' ignoranza della condizione de bastimenti che vede girarlisi intorno, chi può negarmi d' esservi in lui natural dritto di esigerne le conoscenza? Non è dunque atto di superiorità, nè giurisdizione, egli è solo un dritto di natural difesa e precauzione... Ma sul mare è impossibile assicurarsi di qual nazione sia una nave, se ella sia mercantile, o pur da guerra, e di che sia carica, qualor non si va da non solo a riconoscerla da vicino, ma a visitarla. » Galiani, *De' doveri de' principi neutrali*, etc., cap. x, § 5, art. 1, p. 458 et 459.

Voyez aussi Klüber, *Droit des gens moderne de l'Europe*, t. II.

naturels, toutes les mesures qui ne sont pas contraires à la loi divine. Quand elle se renferme dans les limites que nous lui avons assignées, les dispositions par elle décrétées sont légitimes : elles doivent être respectées et exécutées par ceux qui ont concouru à leur confection, ou même qui les ont reconnues en fait. Mais de ce principe même il résulte qu'il y a lieu d'examiner si les dispositions, les mesures prises par le droit secondaire, se renferment dans les limites des pouvoirs accordés à ce droit, et de chercher dans la loi primitive les bornes dans lesquelles elles doivent être circonscrites.

Le droit du belligérant est de nuire à son ennemi par tous les moyens directs propres à le forcer à la soumission, en tant que ces moyens sont permis par la morale et par l'humanité. Son devoir est de respecter l'indépendance des peuples neutres et tous les droits qui résultent de cette indépendance. Le neutre, de son côté, a le droit absolu de jouir de son indépendance, et par conséquent de la liberté commerciale, en se conformant au devoir qui lui défend de se mêler aux hostilités, d'y prendre aucune part, et par suite de vendre ou fournir aux belligérants ou à l'un d'eux les denrées réputées contrebande de guerre. La visite pour être légitime, doit remplir cette double condition de ne pas violer le devoir du belligérant et de ne pas léser le droit du neutre. Le fait d'arrêter un navire en pleine mer, de visiter ses papiers officiels, seulement pour s'assurer à quelle nation il appartient, et si les couleurs qui flottent à sa poupe sont sincères, ne me semble pas violer le droit du neutre ; ce n'est autre chose que la constatation qu'il est réellement neutre.

D'un autre côté, si le navire reconnu neutre se dirige vers un port ennemi, vérifier, et seulement par l'inspection de ses papiers officiels, s'il remplit le devoir de la neutralité, s'il s'abstient de se mêler directement aux hostilités, de porter des marchandises de contrebande chez l'ennemi, me paraît également conforme au droit du belligérant, et ne blesser en rien le droit du neutre ; surtout lorsque, comme je l'ai fait observer, les nations neutres elles-mêmes ont voulu aban-

donner cette surveillauce aux belligérants, et rejeter, en quelque sorte, hors de leur sein ceux de leurs citoyens qui manqueraient aux devoirs de la neutralité, car, sans cette dernière circonstance, il me semblerait plus difficile de justifier ce dernier motif de la visite, au point de vue de la loi primitive.

Plusieurs publicistes ont vu dans la visite un acte attentatoire à l'indépendance des peuples neutres. L'objection soulevée par eux peut, au premier aperçu, sembler bien fondée. Tous les peuples sont libres et indépendants les uns à l'égard des autres; aucun ne peut réclamer sur l'autre un droit de juridiction. Accorder à un peuple le droit d'exiger de l'autre la justification de sa nationalité, n'est-ce pas accorder au premier une sorte de supériorité sur le second? Le fait de monter sur un navire neutre, c'est-à-dire en réalité d'entrer sur le territoire de la nation, pour y exercer un droit quelconque, ne constitue-t-il pas une violation de ce territoire, une atteinte directe contre l'indépendance de cette nation? Celui qui fait la visite exige la production des pièces justificatives de la nationalité, il les examine, les apprécie; il peut les admettre, mais il peut les rejeter comme insuffisantes et irrégulières: il les juge donc : or, tout jugement entraîne avec lui une idée de supériorité de la part de celui qui le prononce; il est le résultat de la juridiction, de la souveraineté. Le prétendu droit de visite ne saurait donc exister, sans anéantir l'indépendance des peuples qui y sont soumis, c'est-à-dire de tous les peuples neutres. Les auteurs qui présentent cette difficulté, appliquent ici tous les raisonnements que nous aurons nous-même à invoquer en faveur de l'immunité du pavillon neutre, et de la maxime : navire libre, marchandises libres.

Cette objection est spécieuse, mais elle n'est pas fondée en ce qui concerne la visite proprement dite; elle s'applique parfaitement au contraire au prétendu droit de recherches, ainsi que nous le démontrerons plus tard. La visite ne s'exerce pas sur un navire neutre, mais sur un navire inconnu; le croiseur

qui monte sur le bâtiment rencontré ne met pas le pied sur le territoire inviolable d'une nation souveraine, indépendante et amie; mais seulement sur un territoire dont le souverain est inconnu; il monte sur ce navire, il entre sur ce territoire pour reconnaître s'ils sont neutres, s'ils sont inviolables; et dès qu'il a connaissance de la vérité du fait, il doit se retirer. La visite, pour remplir ce premier but de son institution, ne donne donc lieu à aucune violation du territoire, ne porte donc aucune atteinte à l'indépendance du peuple neutre propriétaire du bâtiment visité.

Mais le pouvoir concédé au belligérant a un second but, celui de s'assurer, lorsque le navire neutre est destiné pour un port de l'ennemi, s'il ne porte pas chez cet ennemi des denrées de contrebande. Sous ce point de vue, l'objection dont je viens d'exposer les bases, semble plus fondée. Cependant, en l'examinant avec soin, on demeure convaincu qu'elle ne saurait être admise. Le pouvoir du belligérant repose sur deux bases différentes. La première est le droit d'empêcher son ennemi d'être fortifié; la seconde et la principale, la délégation du pouvoir à lui faite par le souverain neutre, ou plutôt l'abandon fait par ce souverain de ceux de ses sujets qui, coupables de violation de la neutralité, se permettent de porter des marchandises prohibées chez l'un des belligérants. Armé de cette délégation, lorsque la destination du navire visité l'y autorise, le belligérant vérifie, par la simple inspection des papiers de bord, la nature de la cargaison; et s'il résulte de cette vérification que le neutre est resté neutre, qu'il n'est pas devenu ennemi par une conduite hostile, il doit se retirer immédiatement.

Pour apprécier la visite avec justesse, il ne faut pas perdre de vue que cette seconde partie a pour but réel de s'assurer de la neutralité du navire. Il est neutre par la nation, le fait est déjà constaté; il s'agit de constater s'il est neutre aussi par sa conduite, s'il ne s'est pas rangé volontairement sous la bannière ennemie, en s'associant aux actes de guerre susceptibles de lui faire perdre sa qualité. Considérée à ce point de

vue, que je crois le seul vrai, l'objection tombe complétement [1].

Ainsi donc, il m'est permis de conclure que la visite n'est pas un droit du belligérant, mais le mode d'exercice d'un droit; qu'elle est de plus le résultat de l'abandon, fait par les peuples neutres, de ceux de leurs sujets qui se rendent coupables de violation des devoirs de la neutralité, d'immixtion aux actes d'hostilité, par le commerce de contrebande. La visite est une invention du droit secondaire; mais cette invention de la loi conventionnelle doit être respectée par les nations, parce qu'elle réunit toutes les conditions exigées pour être valable et exécutoire. Elle n'est pas contraire à la loi primitive, elle est un mode d'exercice du droit de la guerre, droit dérivé immédiatement de cette loi; elle ne viole aucun des devoirs des belligérants, aucun des droits des peuples pacifiques. Ce que je dis ici s'applique seulement à la visite proprement dite, à la visite simple, et ne peut s'étendre aux conséquences données par les belligérants, à ce que j'appelle *le droit de recherches* [2].

De cette origine bien constatée de la visite dérive une conséquence nécessaire, c'est qu'elle doit être renfermée dans les limites exactement indispensables pour satisfaire au droit dont elle n'est que le mode d'exercice. Mais, avant de fixer ces limites, il est nécessaire d'examiner les actes du droit secondaire qui ont créé la visite, les opinions des auteurs qui l'ont soutenue, et même les lois intérieures des nations qui ont élevé la prétention de réglementer l'indépendance des peuples neutres.

Nous venons d'établir que la visite avait pour base principale la nécessité, éprouvée par le belligérant, de connaître la nationalité des navires par lui rencontrés à la mer, afin de pouvoir exercer à leur égard les droits de la guerre, s'ils sont ses ennemis; nous avons vu que ce pouvoir était limité aux

[1] Voyez, ci-après, § 3, *Opinion des publicistes, Réfutation de l'avis de Rayneval.*

[2] V., ci-après, titre XII, *Soupçons et Recherches.*

seuls navires marchands, les bâtiments de guerre ayant un moyen positif et sûr de prouver leur nationalité par un signe extérieur, auquel toute foi est due et accordée. Mais, de leur côté, les navires neutres n'ont-ils pas un intérêt puissant à connaître, d'une manière certaine, la nationalité des bâtiments de guerre ou armés en guerre, qui non-seulement naviguent autour d'eux, mais encore qui, comme nous le verrons, les forcent de s'arrêter pour les attendre, et envoient à leur bord des hommes pour vérifier leurs papiers, qui, en un mot, exercent la visite sur eux? Je n'hésite pas à considérer que l'intérêt des neutres, dans ce cas, est beaucoup plus grand que celui des belligérants. Le bâtiment armé, lorsqu'il a en vue un navire marchand désarmé, ne court aucun danger; il a intérêt à connaître la nationalité du navire, afin de s'en emparer s'il est ennemi, afin de s'assurer s'il ne viole pas les devoirs de la neutralité, s'il est neutre; c'est un intérêt de gain, de lucre, comme pourrait le dire, avec raison cette fois, Albéric Gentilis. Le navire neutre au contraire, pacifique et désarmé, hors d'état non-seulement d'attaquer, mais même de se défendre, voit venir sur lui un bâtiment armé, qui peut être belligérant, comme l'annonce le pavillon, mais qui peut également être un pirate, ou du moins un bâtiment appartenant réellement à la nation en guerre, mais n'ayant pas qualité pour exercer la visite.

A l'égard des vaisseaux de guerre proprement dits, le coup de semonce, qui, ainsi qu'il sera expliqué ci-après, et à tort, à mon avis, sert également de coup d'assurance de pavillon, est un témoignage suffisant; mais il n'en est pas de même à l'égard des corsaires. Évidemment la foi accordée aux bâtiments de guerre, ou plutôt aux officiers qui les montent, n'est pas due, ne peut être accordée aux corsaires; surtout depuis qu'un peuple puissant sur mer, le peuple anglais, a cru devoir admettre cette tolérance inqualifiable, que le coup de canon de semonce pouvait être tiré sous pavillon simulé. Cette tolérance, ou, pour parler plus franchement, l'admission de ce serment officiellement faux, est le renversement de

toutes les lois les plus sacrées de la navigation internationale [1]; mais ce qu'il importe de constater, c'est le danger que court le navire neutre, c'est l'intérêt puissant qui le porte à connaître positivement la nationalité et les pouvoirs du bâtiment qui veut exercer la visite sur lui. L'intérêt, beaucoup moins grand, du belligérant est la seule base du pouvoir qui lui est conféré par le droit secondaire. Comment donc l'intérêt beaucoup plus réel, beaucoup plus puissant du neutre, ne lui donnerait-il pas le même pouvoir?

Sans aucun doute le navire de commerce neutre, pacifique et désarmé, hors d'état même de se défendre et uniquement occupé de ses spéculations commerciales, ne se dérangera pas de sa route, ne ralentira pas sa course pour vérifier la nationalité du bâtiment armé par lui rencontré. Mais lorsque ce même bâtiment le force à s'arrêter pour l'attendre, lorsque des hommes détachés de l'équipage se présentent pour monter à son bord et lui demander de justifier de sa nationalité, il me paraît qu'il a évidemment le droit d'exiger de ces visiteurs, avant même de les laisser monter sur son navire, la double justification de leur nationalité et de leur qualité, c'est-à-dire l'exhibition des papiers de bord établissant que le bâtiment appartient à telle nation, et qu'il est pourvu de la délégation des pouvoirs de son souverain, à l'effet de faire la course. C'est de cette manière, imparfaite il est vrai, que les navires neutres peuvent exercer la réciprocité de la visite. Cette réciprocité est fondée sur la même base et établie plus solidement encore que le pouvoir concédé au belligérant. Il est d'ailleurs incontestable que tout homme, tout peuple qui se présente pour exercer un droit, un pouvoir quelconque, à l'égard d'un autre homme, d'un autre peuple, est dans l'obligation d'établir, de justifier qu'il possède réellement ce droit, soit qu'il le possède par lui-même, soit qu'il le doive à la délégation du possesseur réel. C'est un principe d'équité naturelle qu'il est impossible de nier.

[1] Voyez, ci-après, section II, *De la visite des navires neutres voyageant sous escorte*, § 1er, forme de la visite.

Le droit de réciprocité en matière de visite peut s'exercer de la part des neutres d'une manière beaucoup plus efficace encore, à l'égard des corsaires belligérants, par leurs bâtiments de guerre. Ainsi que nous l'avons expliqué, tout armateur doit, pour se livrer à la course, être spécialement autorisé par son souverain; il doit être porteur de lettres de marque [1]. D'un autre côté, les navires neutres ont un puissant intérêt à connaître les bâtiments qui prétendent au pouvoir de les soumettre à la visite. Le moyen le plus efficace de soumettre les belligérants, ou plutôt leurs corsaires, à cette réciprocité, serait de donner à tous les bâtiments de guerre le droit de visiter tous les corsaires par eux rencontrés, à l'effet de vérifier : 1° leur nationalité, 2° et l'existence de leurs commissions de guerre, de leurs lettres de marque.

Cette réciprocité est un droit sacré à mes yeux; mais je dois avouer que jamais, ni la loi secondaire, ni l'usage des peuples navigateurs n'ont admis cette prérogative des nations pacifiques. Ils ont consacré le pouvoir accordé au belligérant, sans s'occuper de celui que les mêmes circonstances rendent indispensable pour les neutres, sans penser à celui qui, en réalité, est le corollaire, la conséquence forcée du premier. Malgré cet oubli regrettable, je crois de mon devoir de signaler ce droit des peuples neutres, afin de les engager à réclamer son admission dans la loi secondaire.

SECTION II.

De la visite instituée par la loi secondaire.

La mise en pratique de la visite remonte à un temps trés-éloigné; il est difficile de fixer l'époque précise où ce pouvoir du belligérant fut reconnu en fait par les nations maritimes; il existait déjà à l'époque où le *Consulat de la mer* fut

[1] Voyez ci-dessus, tit. III, chap. II, sect. III, § 3, t. Ier, p. 169.

rédigé. Les premiers traités, que je connaisse, où il en soit fait une mention expresse, remontent au commencement du xve siècle. Ces traités constatent que la visite consistait alors en une simple enquête verbale. Le neutre rencontré et interrogé par le croiseur belligérant, devait répondre sincèrement et sans difficulté et affirmer sa réponse par le serment; le visiteur devait ajouter foi à cette déclaration [1].

Depuis, tous les traités qui se sont occupés de réglementer la navigation internationale pendant la guerre, ont constaté l'existence de ce pouvoir concédé au belligérant. Je n'en connais pas un seul qui ait repoussé ou nié ce mode d'exercice du droit de la guerre. Mais les actes qui ont clairement défini ce pouvoir, qui lui ont assigné des bornes, qui ont réglé la manière dont il devrait être appliqué, ne remontent pas au delà du xviie siècle. Il est facile de comprendre le silence gardé sur ce point par les traités antérieurs. Le commerce maritime et la navigation n'avaient pas encore atteint le haut degré de prospérité qui les a rendus un des plus puissants moyens d'augmenter la richesse, la prospérité et même la force des États; la rivalité commerciale ne s'était pas

[1] Voyez les traités de 1406, 1417, 1426, 1478 et 1495, Angleterre et duché de Bourgogne; 1496, Angleterre et duché de Bretagne; 1460, Angleterre et république de Gênes Il suffira de citer textuellement deux de ces actes :

Le traité, celui de 1406, porte :

« Les marchands maisters des niefs et mariniers dudit pays de Flandres ou demeurant en Flandres ne amèneront, par fraude ne couleur quelconque, aucuns biens ou marchandises des ennemis des Anglois par mer; et, en cas qu'ils en seront demandés par aucuns escumeurs ou autres gens de la partie d'Angleterre, ils en feront une bonne et juste confession. » Rymer, t. III, p. 88. Les trois autres traités entre les mêmes parties contiennent la même disposition.

La convention de 1460 avec les Génois est ainsi conçue :

Nec caricabunt aut portabunt in navigiis eorum, supra dicta bona aut mercimonia alicujus inimici nostri, aut inimicorum nostrorum, et casu quo fecerint, petiti et interrogati per nostros dicti Januenses debent immediate et sine dilatio e (mediante juramento suo cui subditi nostri fidem debent) veritatem dicere et fateri et quæ et qualia bona inimicorum nostrorum vel inimici ducunt in navibus suis et illa sine difficultate tradere et deliberare capitaneis vel ducentibus navigia nostra pro custodia maris, vel aliis subditis nostris, quos obviare contingeret navibus dictorum Januensium, ubicumque super mare recipiendo *pro rata nauli;* sive affrectamenti hujus modi mercimonia. »

encore développée entre tous les peuples; elle se trouvait alors concentrée entre un petit nombre de nations de second et de troisième ordre; enfin les belligérants n'avaient pas encore conçu le projet de profiter des hostilités pour ruiner les peuples pacifiques. Ce fut à la fin du XVI[e] et au commencement du XVII[e] siècle que ces nouvelles passions prirent naissance; les abus énormes dont les nations en guerre se rendirent coupables envers les neutres, amenèrent des stipulations beaucoup plus précises, beaucoup plus détaillées.

Mais, à partir de cette époque, toutes les nations se sont appliquées à régler, par des conventions expresses, les intérêts du commerce et de la navigation neutres pendant la guerre; presque tous les traités contiennent des stipulations relatives à la visite des navires neutres rencontrés à la mer par les vaisseaux de guerre ou par les armateurs des belligérants [1].

[1] Voyez notamment les traités de 1716, entre la France et les villes anséatiques; 1725, entre l'Espagne et la Hollande; 1726, entre la Hollande et la régence d'Alger; 1739, entre la France et les Provinces-Unies; 1740, entre la Sicile et la Porte, article 10; 1742, entre la France et le Danemark, article 22; 1742, entre la Suède et la Sicile, article 24; 1736, entre la Suède et Tunis, article 4; 1729, entre la Suède et Alger, article 4; 1741, entre la Suède et Tripoli; 1748, entre la Sicile et le Danemark, article 28; 1758, entre les Provinces-Unies et la Sicile; 1769, entre la France et Hambourg, article 33 (ce traité a été confirmé en 1789); 28 juillet 1760, entre l'Angleterre et l'empire de Maroc, art. 4; 6 février 1778, France et États-Unis d'Amérique, articles 12 et 27; 18 septembre 1779, France et Mecklembourg, article 31; 14 septembre 1782, Espagne et la Porte Ottomane, article 11; 8 octobre 1782, Hollande et États-Unis d'Amérique, article 25; 10 septembre 1784, entre l'Espagne et la régence de Tripoli, article 5; 10 septembre 1785, entre la Prusse et les États-Unis d'Amérique, article 15; 10 novembre 1785, entre la Russie et l'empire d'Autriche, article 13; 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, articles 25 et 26, 22 janvier 1787, entre la France et la Russie, article 31; 17 janvier 1787, entre la Russie et Naples, article 20, 25 janvier 1787, entre les États-Unis d'Amérique et l'empire de Maroc, article 5; 20 décembre 1787, entre la Russie et le Portugal, article 25; 30 juillet 1789, entre le Danemark et la république de Gênes, article 11; 3 avril 1783, entre la Suède et les États-Unis d'Amérique, article 25; 16 mai 1772, entre le Danemark et le dey d'Alger; 25 mai 1792, entre la Suède et le dey d'Alger, article 4; 27 octobre 1795, entre l'Espagne et les États-Unis d'Amérique, articles 12 et 18; 30 septembre 1800, entre la France et les États-Unis, articles 18 et 19; 20 décembre 1800, entre la Russie et la Suède,

Celui des Pyrénées, en 1659, est un des premiers qui se soient occupés de la visite, avec soin [1]. Les clauses de ce traité sont devenues en quelque sorte la loi maritime de toutes les nations européennes, pendant toute la fin de ce siècle et le commencement du suivant [2]. En 1713, les traités d'U-

article 4; les deux autres traités de la même date entre la Russie, le Danemark et la Prusse; 18 juillet 1813, entre le Portugal et le dey d'Alger, article 5. Depuis 1815, tous les traités, excepté ceux dans lesquels l'Angleterre est partie, ont également sanctionné la visite dans les limites que je viens de tracer. Il suffira d'en citer quelques-uns : 17 juin 1718, entre le Danemark et la Prusse; 1824, États-Unis d'Amérique et Colombie; 1829, Hollande et Colombie; 18 septembre 1848, Hollande et Texas, article 18; 1825, États-Unis et Confédération de l'Amérique centrale; 28 octobre 1844, ratifié le 1er octobre 1846 entre la France et la République de la Nouvelle-Grenade.

[1] L'article 17 du traité des Pyrénées, entre la France et l'Espagne est ainsi conçu : « Les navires d'Espagne, pour éviter tout désordre, n'approcheront pas de plus près les Français que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe à bord des navires français, et faire entrer dedans deux ou trois hommes seulement à qui seront montrés les passeports par le maître du navire français, par lesquels il puisse apparoir non-seulement de la charge, mais aussi du lieu de sa demeure et résidence, et du nom tant du maître ou du patron que du navire même, afin que, par ces deux moyens, on puisse connaître, s'il porte des marchandises de contrebande, et qu'il apparaisse suffisamment tant de la qualité dudit navire que de son maître ou patron : *auxquels passeports et lettres de mer se devra donner entière foi et créance...* » Dumont, *Corps diplom.*, t. VI, IIe partie, p. 264.

[2] Le traité du 17 février 1668, entre l'Angleterre et la Hollande, c'est-à-dire entre les deux puissances de l'époque les plus jalouses de la prospérité commerciale, les plus ardentes dans la lutte mercantile, porte, article 8 : « Et, afin de prévenir tout inconvénient, les vaisseaux des provinces unies ou de leurs sujets, n'approcheront pas des vaisseaux anglais, mais se tenant hors la portée du canon, ils pourront mettre à la mer une chaloupe et monter avec deux ou trois hommes seulement, à bord des vaisseaux anglais, pour se faire représenter par le commandant ou maître du vaisseau, les passeports ci-dessus spécifiés ainsi que les lettres de marque constatant la propriété du navire, conformément à un formulaire qui sera joint au traité, afin de s'assurer de la cargaison, et en même temps du nom et du domicile du maître ou commandant, ainsi que du nom du navire, de vérifier, par ce double moyen, s'il ne porte pas à l'ennemi des marchandises prohibées, et de connaître l'état du navire et de son maître ou commandant. *Ces passeports et lettres obtiendront une pleine confiance...* » Dumont, t. VII, p. 74. Un très-grand nombre de traités furent conclus sur ces bases pendant la dernière moitié du XVIIe siècle; je me bornerai à citer les deux plus importants : 1667, entre l'Espagne et l'Angleterre; 1674, entre l'Angleterre et la Hollande, articles 5, 6 et 7. Ce dernier est même beaucoup plus explicite que celui de 1668. Il stipule formellement que l'exhibition des papiers relatifs au chargement, ne pourra être demandée par le croiseur que dans le cas où le navire neutre serait destiné pour un port ennemi.

trecht prirent la même influence; eux aussi avaient réglé la visite sur les mêmes bases, lui avaient assigné les mêmes limites [1].

Tous les traités qui ont suivi ont adopté le même système; tous, sauf une seule exception, donnent au droit de visite le double but que nous lui avons assigné et les mêmes moyens de contrôle. Ils autorisent le belligérant à arrêter en pleine mer le navire rencontré, à envoyer à bord un petit nombre d'hommes pour s'assurer de la nationalité du bâtiment et de sa destination, et, dans le cas où il se dirige vers un port ennemi du visiteur, de la nature innocente de la cargaison. Le belligérant doit, pour arriver à la constatation de ce double fait, se borner à se faire représenter les papiers officiels du bâtiment, et ajouter foi pleine et entière à leur contenu. Dès que, par l'inspection de ces papiers, il est reconnu que le navire est neutre et destiné pour un port neutre, ou que, destiné pour un port ennemi, il ne porte aucune denrée de contrebande, le croiseur doit se retirer, laisser le neutre continuer sa route, sans le soumettre à aucune investigation, à aucune vexation; il doit même lui donner tous les secours dont il peut avoir besoin, s'il est dans la possibilité de les lui accorder. Si tous les traités n'expriment pas expressément ces stipulations, tous les contiennent virtuellement, et les plus importants les expliquent d'une manière très-complète [2].

[1] L'article 24 du traité du 11 avril 1713 (*traité d'Utrecht*), entre la France et l'Angleterre, est ainsi conçu : « Les vaisseaux de guerre ou armateurs particuliers, pour éviter tout désordre, demeureront hors de la portée du canon, et pourront envoyer leur chaloupe à bord du bâtiment marchand qu'ils auront rencontré, et y entrer seulement au nombre de deux ou trois hommes, à qui seront montrées, par le maître ou capitaine de ce vaisseau ou bâtiment, les lettres de mer qui contiennent la preuve de la propriété du vaisseau, et conçues dans la forme insérée au présent traité; et il sera libre au vaisseau qui les aura montrées, de poursuivre sa route sans qu'il soit permis de le molester et de *le visiter* en façon quelconque, ou de lui donner la chasse, ou de l'obliger à se détourner de sa destination. » Le mot *visiter* est pris ici dans le sens de faire des recherches. Le traité du même jour, conclu également à Utrecht, entre la France et la Hollande, contient, article 24, la même stipulation, d'une manière plus positive; elle se termine par ces mots: *auxquels passeport et lettres de mer se devra donner entière foi et créance*.

[2] Le traité de Versailles, du 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre,

Ainsi le droit secondaire, en créant un mode d'exercice du droit de la guerre, droit émané de la loi primitive, a réglé, limité ce mode d'exercice, de manière à ce qu'il ne porte aucune atteinte, soit aux devoirs des belligérants, en faveur de qui cette création était faite; soit aux droits des peuples neutres, c'est-à-dire de manière à ne causer aucun trouble à l'harmonie parfaite établie par la loi divine entre les droits et les devoirs des sociétés humaines.

J'ai fait remarquer qu'il existait une exception; je ne connais effectivement qu'un acte qui ait adopté, pour régler la visite, des bases différentes de celles reçues par tous les peuples. Depuis deux siècles, un seul traité est intervenu qui ait considéré la visite comme un droit, qui lui ait donné d'autres limites que celles tracées par toutes les nations : ce traité est celui du 21 février 1797, entre l'Angleterre et la Russie [1]. Les noms des deux puissances contractantes, la date de l'acte lui-même, nous indiquent suffisamment dans quel esprit il fut conclu. La Russie ne recula devant aucun moyen de satis-

exige que les navires marchands soient pourvus de papiers de bord constatant non-seulement la nationalité, mais encore la destination et la nature du chargement; l'article 26 reproduit textuellement la disposition de l'article 24 du traité d'Utrecht; enfin, l'article 27 ajoute : « Le bâtiment marchand appartenant aux sujets de l'une des deux hautes puissances contractantes, qui aura résolu d'aller dans un port ennemi de l'autre, et dont le voyage et l'espèce de marchandises de son chargement, seront justement soupçonnés, sera tenu de produire en pleine mer aussi bien que dans les ports et rades, non-seulement des lettres de mer, mais aussi les certificats qui marquent que ces marchandises ne sont pas du nombre de celles qui ont été défendues et qui sont énoncées dans l'article 22 du présent traité. » De Martens, *Recueil*, t. IV, p. 155. L'article 12 du traité du 6 février 1778, entre la France et les États-Unis d'Amérique, contient les mêmes stipulations. Il exige que le navire destiné pour un port ennemi soit muni d'un certificat constatant que le chargement ne comprend pas d'objets de contrebande, et qu'il soit tenu d'exhiber ce certificat dans les ports, rades, et même à la pleine mer. L'article 27 règle la forme de la visite, et veut que le navire qui a exhibé son passeport, soit libre de continuer son voyage. De Martens, t. II, p. 587.

[1] Ce traité du 10/21 février 1797 est une convention de commerce conclue entre les deux puissances en vertu de la stipulation de l'article 21 du traité d'alliance du 7/18 février 1795. Ce dernier contenait une alliance défensive et subsidiaire qui avait pour but, dit l'article 3, le rétablissement de la paix et le maintien de la tranquillité en Europe, c'est-à-dire la guerre contre la France. Voyez ces deux traités dans de Martens, *Recueil*, t. VI, p. 357.

faire sa passion; elle désavoua la politique de 1780, cette politique glorieuse et profitable, origine unique de la prospérité maritime de l'antique empire des czars; elle servit les desseins de la seule nation qui eût intérêt à amoindrir sa navigation et son commerce, c'est-à-dire les sources les plus fécondes de sa grandeur [1]. L'Angleterre profita habilement de cette passion, l'exploita à son profit, pour anéantir son ancienne rivale et pour se venger de la nation promotrice de la ligue neutre de 1780, en l'appauvrissant. Tous les efforts de la Grande-Bretagne, à cette époque, tendirent à un but unique : lancer toutes les forces du continent européen contre la France, et, à l'ombre de ces hostilités terribles, s'emparer de tous les points du globe susceptibles de favoriser sa domination sur l'Océan et de lui assurer le monopole du monde. La politique anglaise fut habile; la Russie en fut dupe; elle l'a reconnu plus tard, et ce que je dis ici, l'empereur de Russie lui-même l'a proclamé à la face de l'Europe, à la face de l'univers [2].

[1] Voyez, à cet égard, les édits russes des 8 février et 19 avril 1793. Le premier, notamment, après avoir suspendu tout commerce avec la France, et, par conséquent, l'exécution du traité de 1787, ordonne l'expulsion de tous les Français résidant en Russie, à moins qu'ils ne se soumettent à prêter un serment spécial dont la formule, insérée à la fin de l'édit, n'a pas moins d'une page d'impression. Il est interdit aux sujets russes d'avoir aucune communication avec les sujets français, etc. Voyez aussi le nouveau traité d'alliance offensive et de subsides, conclu avec l'Angleterre le 18 décembre 1798 De Martens, *Rec.*, t. VI, p. 557. Les deux édits se trouvent dans le même recueil, t. V, p. 408 et s.

[2] « Deux fois l'empereur a pris les armes dans une cause où l'intérêt le plus direct était celui de l'Angleterre; il a sollicité en vain qu'elle coopérât au gré de son intérêt. Mais, froide spectatrice du sanglant théâtre de la guerre qui s'était allumée à son gré, elle envoyait des troupes attaquer Buenos-Ayres. Une partie de son armée, qui paraissait destinée à faire une diversion en Italie, quitta la Sicile. On avait lieu de croire que c'était pour se porter sur les côtes de Naples; l'on apprit qu'elle était occupée à essayer de s'approprier l'Égypte. Mais ce qui toucha sensiblement le cœur de Sa Majesté Impériale, ce fut de voir que, contre la foi et la parole expresse et précise des traités, l'Angleterre tourmentait sur mer le commerce de ses sujets; et à quelle époque? lorsque le sang des Russes se versait dans des combats glorieux qui retenaient toutes les forces de Sa Majesté l'empereur des Français avec qui l'Angleterre était et est encore en guerre... La paix de la Russie avec la France devait préparer la paix générale; alors l'Angleterre quitta subitement cette léthargie apparente à laquelle elle s'était livrée; mais ce fut pour jeter

Il est difficile de trouver une clause plus obscure, plus ambiguë que celle du traité anglo-russe. L'article 10 est conçu en ces termes : « ... Quant à la visite des vaisseaux marchands, les vaisseaux de guerre et corsaires se conduiront *avec autant de modération que les circonstances de la guerre permettent* d'en user envers les puissances amies qui sont restées neutres, et en observant *le plus qu'il sera possible les principes généralement reconnus et les préceptes du droit des gens.* » Il est difficile de trouver une rédaction plus commode ; les principes généralement reconnus et les préceptes du droit des gens ne sont exécutoires, pour les puissances signataires du traité, qu'autant que les circonstances de la guerre le permettront, c'est-à-dire autant qu'il plaira au belligérant de les vouloir exécuter. Avec une pareille stipulation, il peut tenir, à l'égard des nations amies, la conduite la plus inique, sans encourir le reproche de violer le traité, puisqu'il peut toujours alléguer, pour se disculper, que les circonstances de la guerre ne lui permettent de respecter ni les principes ni les préceptes du droit des gens. C'est le droit de la nécessité, du bon plaisir, le droit de l'intérêt, le droit anglais dans toute sa pureté. On ne sait ce dont il faut le plus s'étonner, ou de l'audace de la nation qui a proposé cette clause, ou de l'aveuglement de celle qui l'a consentie.

Le traité de 1797 résout en un seul article de quelques lignes toutes les questions relatives aux droits des neutres en temps de guerre maritime, et notamment celle qui concerne la visite ; mais celui si important de 1794-1795, entre la Grande-Bretagne et ses anciennes colonies révoltées et affran-

dans le nord de l'Europe de nouveaux brandons qui devaient rallumer et alimenter les feux de la guerre, qu'elle ne voulait pas voir s'éteindre. Ses flottes, ses troupes parurent sur les côtes du Danemark pour y exécuter un acte de violence dont l'histoire, si fertile en exemples, n'en offre pas un pareil. Une puissance tranquille et modérée, qui par une longue et inaltérable sagesse avait obtenu, dans le cercle des monarchies, une dignité morale, se voit saisie, traitée comme si elle tramait sourdement des complots, comme si elle méditait la ruine de l'Angleterre, le tout pour justifier sa totale et prompte spoliation... » *Déclaration de guerre de la Russie à la Grande-Bretagne*, du 26 octobre-7 novembre 1807. De Martens, *Rec.*, t. VIII, p. 705

chies, garde un silence complet sur ce point. Le même silence doit être remarqué dans tous les actes internationaux dans lesquels l'Angleterre a été partie depuis 1815. J'ai déjà eu occasion de faire remarquer le motif de cette conduite de la nation la plus puissante du monde sur mer. Sans doute, et depuis longtemps, elle a prouvé que les stipulations les plus expresses des traités ne peuvent l'arrêter dans sa politique; sans doute elle a établi d'une manière positive que l'intérêt de sa puissance, de sa richesse, de son commerce surtout, de son commerce, source unique de l'une et de l'autre, était la seule loi à laquelle elle obéissait toujours et dans toutes les circonstances. Ne se sentant pas encore assez forte, elle consentait à insérer dans les traités les principes vrais du droit des gens, sauf à les violer dès que la guerre éclatait, en s'abritant derrière le droit si commode de la nécessité. Depuis 1815, elle a fait un pas de plus, elle s'est trouvée assez puissante pour ne plus condescendre à reconnaître par écrit les principes qu'elle méconnaît toujours en fait. De cette manière au moins on ne pourra plus lui reprocher de violer la foi jurée. Si le traité anglo-américain garde le silence sur la visite, il n'en est pas de même de celui conclu le 10 février 1778, entre les mêmes États-Unis et la France; trois articles sont consacrés à régler une question qui touche de si près à l'indépendance des nations neutres [1].

L'omission ou plutôt la prétérition de la visite dans un grand nombre de traités anglais, s'explique facilement; mais il n'en est pas de même de celle commise par les conventions entre la Russie, le Danemark, la Suède, la Prusse et les autres puissances qui formèrent la coalition connue sous le nom de *neutralité armée*. Le silence de ces traités me paraît incompréhensible. Peut être doit-on l'attribuer à ce fait que tous les traités ayant réglé la visite d'une manière uniforme, tous

[1] Le traité du 6 février 1778, entre la France et les nouveaux États-Unis d'Amérique, contient trois articles relatifs à la visite et aux papiers dont les navires marchands neutres devront être munis, pour établir leur nationalité et l'innocuité de leur chargement. Voyez de Martens, *Rec.*, t. II, p. 587.

l'ayant renfermée dans les limites exactes et précises de la constatation de la nationalité et du chargement, par la seule inspection des papiers de bord, il a paru inutile aux neutres de reproduire ces limites dans leurs conventions. Un fait me porte à penser que c'est réellement à ce motif qu'il faut attribuer le silence que je signale.

Les premières guerres de la Révolution française donnèrent lieu à l'Angleterre de mettre en pratique son système maritime tout entier; entre autres prétentions, elle éleva celle de soumettre à la visite, telle qu'elle l'entendait, c'est-à-dire aux recherches, les navires neutres convoyés par des bâtiments de guerre de leur souverain. Cette prétention, vivement contestée par le Danemark et la Suède, amena plusieurs conflits; elle contribua, ou du moins elle fournit un prétexte à la destruction de la flotte danoise par les Anglais. Les traités conclus en 1800 pour constituer une nouvelle neutralité armée, ajoutèrent un cinquième article aux quatre consacrés, dans les conventions de 1780, à la constatation des droits réclamés par les neutres. Ce cinquième article ne porte que sur la visite des bâtiments convoyés; il ne s'occupe pas de celle des navires naviguant isolément [1]. Ce fait me paraît établir, d'une manière certaine, que les puissances neutres considéraient la visite de ces derniers navires comme définitivement réglée par les divers traités existant entre toutes les puissances maritimes.

Ce motif peut sans doute avoir quelque valeur; cependant je ne saurais m'empêcher de blâmer les puissances neutres,

[1] Le paragraphe 5 de l'article 3 du traité conclu entre la Russie et la Suède, le 16 décembre 1800, est ainsi conçu : « Que la déclaration de l'officier commandant les vaisseaux de la marine impériale ou royale qui accompagneront le convoi d'un ou plusieurs bâtiments marchands, que son convoi n'a à bord aucune marchandise de contrebande, doit suffire pour qu'il n'y ait lieu à aucune visite sur son bord ni à celui des bâtiments de son convoi. » Cette stipulation se retrouve textuellement dans les conventions signées le même jour par la Russie avec le Danemark et la Prusse; et dans le traité de commerce du 13 mars, entre la Russie et la Suède. Voyez de Martens, *Rec.*, t. VII, p. 172 et suiv.; t. VI, p. 315. Pour la question spéciale de la visite des navires neutres, convoyés, voyez ci-après, sect. III.

signataires des traités de 1780 et de 1800, d'avoir gardé le silence sur la visite. Quel que soit le degré de certitude d'un principe, lorsqu'il s'agit d'établir les droits d'un peuple, ceux qui le gouvernent ne doivent pas hésiter à le répéter, à le poser de nouveau. Dans la question qui nous occupe, il était indispensable d'agir ainsi : car si tous les traités adoptent pour la visite les mêmes règles, les mêmes limites, il est bien constant que toutes les nations belligérantes ont dépassé ces limites lorsqu'elles ont été assez puissantes pour le faire impunément; que toutes, sous le nom de visite, ont procédé à des recherches injustes et vexatoires. C'est-à-dire que, sous le prétexte, sous le nom d'un acte permis et innocent, elles ont exercé des actes illégitimes et attentatoires à l'indépendance des peuples pacifiques. C'était donc une nécessité de comprendre dans la déclaration des droits des neutres, dans l'énoncé des limites des droits des belligérants, les règles de la visite, telles qu'elles résultaient des traités préexistants.

Je n'ignore pas qu'une circonstance politique pouvait, surtout en 1780, éloigner les peuples coalisés pour la défense de leur indépendance de réclamer immédiatement l'exercice entier et complet de tous leurs droits, surtout en ce qui concerne la visite. La France et l'Espagne, alors en guerre avec l'Angleterre, avaient, elles aussi, et contrairement à tous les traités, méconnu les limites de la visite; elles avaient en réalité exercé le droit de recherches sous le nom de droit de visite; leurs lois intérieures proclamaient même ce prétendu droit comme existant en leur faveur. Il était important pour les neutres de se concilier au moins l'une des parties en guerre ; ils ne pouvaient compter sur l'assentiment de l'Angleterre qui, professant sur toutes les questions des principes opposés aux droits réels des neutres, voyait toutes ses prétentions froissées par l'alliance des peuples pacifiques ; et ils durent craindre d'éloigner la France et l'Espagne, en attaquant le prétendu droit que ces deux puissances réclamaient comme leur appartenant, et se résigner à garder le silence sur cette question.

Si telle est la cause de l'omission que je signale, je la crois mal fondée. En 1780, les deux nations attaquées par l'Angleterre étaient entrées franchement, je crois, dans la voie libérale; elles reconnaissaient que le fait d'avoir la guerre avec un peuple, quelque puissant que l'on soit, quelque formidable que soit l'ennemi, ne suffit pas pour conférer le pouvoir d'opprimer les États pacifiques, de violer leurs droits, de les traiter en peuples conquis; enfin, elles admettaient, à cause de leur faiblesse relative peut-être, que les droits et les devoirs des belligérants et des neutres se touchent sans se heurter et s'harmonisent parfaitement. La France et l'Espagne eussent applaudi à la déclaration complète des droits des neutres, comme elles ont applaudi à cette déclaration gardant le silence sur l'exercice de la visite.

Si, comme j'ose l'espérer, les nations commerçantes de l'Europe et du nouveau monde forment de nouvelles coalitions de neutralité armée, cette faute ne doit plus être commise : c'est surtout lorsqu'il s'agit d'établir les droits des sociétés humaines, ou plutôt de rappeler à quelques-unes de ces sociétés puissantes que toutes, quelle que soit d'ailleurs leur force ou leur faiblesse, doivent être également respectées, parce que toutes tiennent de Dieu lui-même les mêmes droits, la même indépendance, qu'il est indispensable de faire une énumération complète de ces droits et de n'en omettre aucun. Une faute de cette nature pourrait être considérée par quelques-uns des intéressés comme un abandon volontaire, et, bien que cet abandon soit toujours nul, il est dangereux de le faire ou de paraître y consentir, même tacitement. Il est à regretter que la déclaration des puissances réunies en 1856 au congrès de Paris, ait gardé un silence complet sur la visite; cette lacune pourra se faire vivement sentir à la première guerre maritime.

D'après la loi secondaire, c'est-à-dire d'après la loi créatrice de la visite, le pouvoir accordé au belligérant d'arrêter à la mer les navires rencontrés sous pavillon neutre, est un mode d'exercice du droit de la guerre; il ne peut donc exister que

pendant la guerre. Il a deux objets : l'un absolu, l'autre relatif. Le premier est de s'assurer de la nationalité du navire, de vérifier si le pavillon arboré est réellement celui de la nation à laquelle appartient le bâtiment ; c'est ce que l'on appelle souvent : *vérification du pavillon* ou *enquête du pavillon*. Le but relatif est, lorsque le navire visité est reconnu neutre, et lorsqu'il est constaté qu'il se dirige vers un port ennemi, de s'assurer s'il ne porte pas dans ce port des objets de contrebande de guerre, en d'autres termes s'il ne se rend pas coupable de violation de ses devoirs, en s'immisçant aux hostilités. Le pouvoir accordé aux belligérants pour arriver à cette double constatation est limité par la loi internationale à l'inspection des papiers de bord. C'est à cette source, et seulement à cette source, qu'il doit puiser les informations nécessaires pour résoudre les deux questions ; sauf les quelques exceptions que j'ai citées, tous les traités sont unanimes sur ce point.

Pendant les hostilités, le commerce des peuples pacifiques entre eux n'est soumis à aucune restriction ; leur liberté et leur indépendance sont pleines et absolues. Leurs relations ne peuvent subir l'influence de l'état violent survenu entre deux nations étrangères ; aucun nouveau devoir n'est venu peser sur eux, aucun nouveau droit n'est venu s'ajouter à ceux qui existaient en faveur des belligérants. Les peuples pacifiques peuvent donc continuer à commercer entre eux de la même manière et avec la même liberté qu'ils le faisaient avant la guerre, sans que les belligérants puissent jamais intervenir dans ce négoce, ou y apporter aucune entrave. Pendant la paix, toutes les nations peuvent trafiquer librement entre elles de toute espèce de denrées, sans aucune exception; il n'y a pas de contrebande internationale, si je puis m'exprimer ainsi, c'est-à-dire contre le droit international; et du moment où deux peuples, neutres tous deux, sont d'accord sur la vente et l'achat de denrées quelconques, nul autre ne peut s'en offenser et mettre obstacle à la consommation du contrat. Cette liberté absolue, qui pendant la paix existe entre tous les peuples sans exception, existe également tout entière

entre les peuples restés spectateurs paisibles de la lutte, lorsque la guerre est déclarée. Ils peuvent donc faire entre eux toute espèce de commerce, même celui d'armes et de munitions de guerre. A leur égard, le droit de la paix existe entier et sans aucune modification.

De ce principe il résulte qu'un navire neutre rencontré à la mer et visité par un bâtiment belligérant, lorsqu'il a justifié : 1° sa nationalité, 2° et sa destination pour un port neutre, n'est pas tenu de soumettre au croiseur les pièces relatives à son chargement, qu'il peut n'avoir aucun papier de cette nature, ou en avoir d'incomplets, d'irréguliers, sans que le belligérant puisse en tirer aucune induction contre lui. La visite de ces papiers n'a en effet pour but que de vérifier si le neutre ne viole pas son devoir en portant chez l'ennemi des objets de contrebande de guerre. Cette violation du devoir de la neutralité ne peut donc avoir lieu dans les relations de neutre à neutre ; d'où il suit que le belligérant n'a aucun intérêt, aucun droit de s'enquérir de la nature du chargement du navire neutre, destiné pour un autre port neutre, soit que le port appartienne à la même puissance que le navire, soit qu'il se trouve sous l'obéissance d'une autre nation également pacifique. Supposons en effet que la cargaison d'un bâtiment neutre, en destination pour un port neutre, soit composée en partie, ou même complétement, d'armes et de munitions, de marchandises de contrebande, le propriétaire du navire ne serait coupable d'aucune violation de ses devoirs ; le belligérant n'aurait pas le droit d'arrêter le navire, il n'aurait pas même celui de se plaindre.

Ce que je dis ici ne peut s'appliquer qu'entre nations qui reconnaissent et pratiquent le principe de droit primitif : Navire libre, marchandises libres. Celles qui au contraire considèrent la propreté ennemie comme confiscable, même à bord des navires neutres, doivent toujours exiger la production des papiers relatifs à la cargaison, pour arriver à connaître les propriétaires des diverses marchandises chargées à bord.

Tous les traités que j'ai cités n'ont pas prévu cette ques-

tion, que je regarde cependant comme très-importante. Mais un assez grand nombre, surtout parmi les actes modernes, l'ont résolue d'une manière très-explicite [1], en n'exigeant certaines formalités, certaines pièces relatives à la cargaison, que dans le cas seulement où le navire neutre serait destiné pour un port ennemi. Il me paraît à désirer que, dans tous les traités à venir, les nations prennent cette sage précaution.

Je viens de dire que je considérais cette question comme très-importante; en voici le motif. Les armateurs belligérants sont, ainsi que nous l'avons vu, et par suite d'un usage abusif, autorisés à visiter les navires neutres qu'ils rencontrent; aveuglés la plupart du temps par l'appât du gain, base trop souvent unique de leur bravoure et de leur patriotisme, ils ne se bornent pas à vérifier la nationalité et la destination,

[1] Je citerai entre autres le traité du 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, l'un des mieux faits pour tout ce qui touche au droit international maritime. L'article 26 établit la visite en la limitant expressément aux papiers relatifs à la nationalité du navire visité... « Pourront envoyer leur chaloupe à bord du vaisseau marchand qu'ils auront rencontré, et y entrer au nombre de deux ou trois hommes, à qui seront montrées par le maître ou capitaine du vaisseau ou bâtiment, les lettres de mer qui contiennent la preuve de la propriété du vaisseau, et conçues dans la forme annexée au présent traité; et il sera libre au vaisseau qui les aura montrées, de poursuivre sa route, sans qu'il soit permis de le visiter ou de le molester en façon quelconque. » L'article 27 ajoute : « Le bâtiment marchand appartenant aux sujets de l'une des hautes puissances contractantes *qui aura résolu d'aller dans un port ennemi de l'autre*, et dont le voyage et l'espèce de chargement seront justement soupçonnés, sera tenu de produire en pleine mer aussi bien que dans les ports et rades, non-seulement les lettres de mer, mais encore les certificats qui marquent que ces marchandises ne sont pas du nombre de celles qui ont été défendues et qui sont énoncées dans l'article 22 de ce traité... » De Martens, *Rec.*, t. IV, p. 171. Voyez aussi le traité du 30 septembre 1800, entre la France et les États-Unis, article 16, même recueil, t. VII, p. 492. L'article 27 du traité de 1786, que je viens de citer textuellement, se trouvait déjà inséré presque mot pour mot dans le traité du 11 avril 1713 (Utrecht), article 25, entre les mêmes puissances. L'article 24 règle la forme de la visite en ce qui concerne la vérification de la nationalité. L'article 25 ajoute : « Le bâtiment marchand de l'une des parties qui aura résolu d'aller dans un port ennemi de l'autre, et dont le voyage et l'espèce de marchandises de son chargement seront justement soupçonnés, sera tenu de produire en pleine mer aussi bien que dans les ports et rades, non-seulement ses lettres de mer, mais encore des certificats qui marquent que ces marchandises ne sont pas du nombre de celles qui ont été défendues et qui sont énoncées dans l'article 19 de ce traité. » Dumont, *Corps diplomatique*, t. VII, p. 345.

et alors même qu'il est prouvé par les lettres de mer et papiers de bord, que le navire visité appartient à la nation dont il porte les couleurs, et qu'il est expédié pour un port neutre, ils passent outre à la vérification des papiers relatifs à la cargaison. Puis, soit que ces papiers leur paraissent irréguliers, soit qu'ils constatent qu'il se trouve à bord des armes ou autres objets de contrebande, fait complétement licite, puisque le bâtiment se dirige vers un port neutre, ils arrêtent le navire, le détournent de sa route, l'envoient dans un port de leur nation, le soumettent à des procédures ruineuses et surtout à des retards plus ruineux encore; et grâce à la faiblesse, ou plutôt à la coupable connivence de leur souverain, les armateurs en sont quittes pour reconnaître leur erreur [1].

Le pouvoir attribué au belligérant par le droit secondaire de s'assurer de la nationalité des navires rencontrés, et même, dans une circonstance spéciale, de la nature de leur cargaison, soulève une question très-importante. Un navire neutre, destiné pour un port belligérant actuellement bloqué, est rencontré à la haute mer par un croiseur ennemi de la nation propriétaire du lieu de destination. La visite constate cette destination. Un tel bâtiment peut-il être arrêté, ou même détourné de sa route? Pour résoudre cette question, il est nécessaire de remonter au droit de blocus. Je l'ai déjà examinée et traitée avec tous les développements qu'elle exige [2]. Il me suffira de rappeler que le navire neutre, dans ces circonstances, ne peut être arrêté, saisi, ni même entravé dans son voyage.

En résumé, la visite est une invention de la loi secondaire. D'après cette loi, elle n'est autre que le droit accordé au belligérant de s'assurer de la sincérité du pavillon neutre arboré par les navires rencontrés à la haute mer, ou sur les côtes des deux États en guerre [3], et en même temps de la réalité de

[1] Voyez ci-dessus, tit. III, ch. II, sect. III, § 3, t. I, p. 169, et ci-après ch. II. Voyez aussi de Rayneval, *De la liberté des mers*, ch. XVI, t. I, p. 154.

[2] Voyez ci-dessus, tit. IX, *Du blocus*, ch. II, sect. IV, § 2.

[3] Il me paraît utile de citer la loi française, le règlement de 1778, c'est-à-dire un

la neutralité, c'est-à-dire si le navire, neutre par sa nationalité, est réellement neutre par sa conduite; si, en transportant des objets de contrebande chez l'ennemi, il ne prend pas une part directe et active aux hostilités. La visite, en ce qui concerne le second but, la nature de la cargaison, ne peut avoir lieu que dans le seul cas où le bâtiment rencontré est destiné pour un port ennemi. La visite se fait uniquement par l'inspection des papiers de bord. Lorsque ces papiers réguliers établissent que le navire est réellement neutre, appar-

des plus libéraux de tous les règlements publiés sur cette matière par les belligérants. L'article 2 déclare de bonne prise tout navire dont les papiers *quelconques* auront été jetés à la mer, bien que ceux conservés suffisent pour justifier que le navire et le chargement appartiennent à des amis ou alliés. L'article 4 limite la durée du congé à un seul voyage, et déclare le congé nul lorsque le navire n'était pas dans les ports du prince neutre au moment où il a été accordé. L'article 5 fixe les conditions de validité du congé. L'article 6 le déclare nul dans deux cas prévus. Les articles 7 et 8 fixent les conditions à remplir *par les neutres*, pour justifier la propriété d'un navire de construction ennemie, ou qui aura eu un propriétaire ennemi, et posent comme règle générale qu'un tel bâtiment est de droit réputé ennemi et confiscable. L'article 9 déclare de bonne prise tout bâtiment qui aura un subrécargue, ou un commis, ou un officier major de la nation ennemie, ou dont l'équipage aura plus du tiers de matelots de la nation ennemie, etc., etc. En un mot, cette ordonnance règle la navigation des neutres sur tous les points, et comme elle pourrait le faire pour des peuples soumis à la juridiction du législateur français. Je ne citerai pas les lois intérieures anglaises, parce qu'elles ne sont pas permanentes, et parce que, d'ailleurs, la Grande-Bretagne n'entre jamais dans ces sortes de détails; les ordres du conseil enjoignent aux commandants des bâtiments de guerre et aux armateurs de saisir tels ou tels bâtiments, mais se gardent bien de fixer la manière dont ils doivent s'y prendre pour arriver à constater que les navires visités et arrêtés se trouvent dans le cas prévu. Ces officiers ont ainsi une plus grande liberté et savent en user. L'ordonnance russe du 31 décembre 1787 donne une nouvelle preuve que les nations belligérantes confondent la visite proprement dite et les recherches; elle porte, article 6 : « Puisque, sur les vaisseaux neutres qui font profession de porter de la contrebande de guerre à l'ennemi, il y a toujours de doubles documents, il faut tâcher de s'enquérir auprès du capitaine et des gens de l'équipage (ceci est l'interrogatoire), si le navire n'est pas chargé de pareilles munitions. S'il arrive que le pilote ou quelqu'un de l'équipage en donne avis, ou que l'armateur lui-même a des renseignements suffisants qu'il y a, en effet, de pareille contrebande sur le navire, alors il est permis à l'armateur d'ouvrir les écoutilles et de faire visite tant dans le corridor que dans le fond..... » Cette ordonnance, postérieure à la première neutralité armée, émane de la nation, et de la souveraine même qui provoqua cette coalition et en rédigea les principes. Voyez aussi le règlement espagnol de 1779, qui reproduit presque toutes les dispositions du règlement français.

tient à la nation dont il porte le pavillon, et est destiné pour un autre port neutre, ou lorsque, expédié pour un port ennemi du visiteur, il ne porte aucune marchandise prohibée, le croiseur doit se retirer immédiatement et laisser le neutre libre de continuer sa course. La visite, mode d'exercice du droit de la guerre, ne peut exister que pendant la guerre.

D'après les principes de la loi primitive, le droit de visite devrait être réciproque, c'est-à-dire que le navire neutre, soumis à la visite, devrait avoir le pouvoir d'exiger préalablement la justification de la nationalité et de la commission de guerre du bâtiment dont les officiers veulent opérer la visite; et que les bâtiments de guerre des États neutres devraient être autorisés à faire la visite de tous les corsaires belligérants par eux rencontrés, pour s'assurer de leur nationalité et de la légitimité de leur armement. La loi secondaire n'a pas admis cette réciprocité.

SECTION III.

De la visite d'après les lois intérieures des nations.

Les lois intérieures de toutes les nations reconnaissent l'existence du pouvoir concédé aux bâtiments belligérants de visiter les navires rencontrés à la mer sous pavillon neutre : celles des nations belligérantes, pour prescrire aux commandants de leurs vaisseaux et aux capitaines de leurs corsaires la manière dont ils doivent exercer ce pouvoir; celles émanées des peuples pacifiques, pour enjoindre à leurs sujets de se soumettre à ce pouvoir, et leur rappeler les papiers et documents dont leurs navires doivent être pourvus, pour justifier la nationalité du novice et l'innocuité du chargement. Sur le principe du pouvoir de visite, il n'existe aucune contestation.

Mais, ainsi que je l'ai fait observer, presque toutes les nations, surtout celles qui possèdent une grande puissance sur mer, lorsqu'elles ont publié des lois ou ordonnances pour

réglementer la course maritime, c'est-à-dire lorsqu'elles ont agi comme belligérantes, ont confondu la visite avec les recherches; un mode licite et légitime d'exercer le droit de guerre, avec une manière illicite et illégitime d'établir la juridiction des peuples en guerre sur les peuples pacifiques, d'attaquer, d'anéantir l'indépendance, la nationalité de ces derniers. Le but, la nature même de la visite se sont trouvés complétement changés. La seule exception à cette habitude générale, suivie par les belligérants, de violer les traités et d'attenter à la liberté et à l'indépendance des peuples neutres, se trouve dans l'ordonnance rendue le 26 janvier 1781, par les états généraux des Provinces-Unies des Pays-Bas, au moment où cette puissance se trouvait forcée de prendre part à la guerre de l'indépendance américaine. Cette ordonnance a pris pour base unique les traités existants entre la Hollande et les nations neutres [1]. C'est un exemple que toutes les na-

[1] L'article 3 prévient les peuples neutres qu'ils aient à s'abstenir de porter en Angleterre les objets déclarés contrebande de guerre par les traités existant entre chaque peuple neutre et la Hollande, et pour le cas de non-existence de traités spéciaux, fixe la contrebande en la limitant aux armes et munitions de guerre. L'article 4 invite les navigateurs pacifiques passant par le cours de la Manche en destination pour des lieux non soumis à l'Angleterre, et ayant de la contrebande à bord, à ne pas entrer dans les eaux anglaises, afin de ne se pas rendre suspects d'infraction à leur destination. L'article 5 contient la disposition suivante : « Avertissons et exhortons de plus les autres, de quelque nation qu'ils soient (les neutres), ou d'où ils viennent, de ne point charger dans leurs vaisseaux des effets et marchandises que sur des lettres de mer, passeports convenables, lettres d'adresses, connaissements, etc., comme cela est requis pour le chargement et transport *en vertu des placards des places où les effets, denrées et marchandises seront chargées*..... » Sur la visite, l'article dispose : « Il sera permis aux susdits capitaines (des bâtiments de guerre et de corsaires hollandais) d'accoster en mer tous les vaisseaux contre lesquels il y aurait quelque soupçon, et exiger leurs lettres de mer, passeports... pour prouver à qui les vaisseaux appartiennent, où et dans quelle place ils ont été chargés, en quoi consistent les cargaisons, et en quels lieux elles doivent être déchargées..... » L'article 8 couronne dignement cette œuvre remarquable : « Et afin que, par l'exécution de notre présente ordonnance et avertissement, il ne soit donné aucun sujet de plainte à quelque roi, république, prince, puissance ou ville neutres..... nous ordonnons et nous chargeons bien expressément tous nos chefs et autres officiers de mer..... de se régler ponctuellement sur les alliances et traités que nous avons faits ou ferons encore avec d'autres rois, république, prince, etc. concernant le transport des marchandises de contrebande. Ordonnons pour le même effet à notre conseil, à l'amirauté, d'avertir particulièrement tous les capitaines de

tions civilisées devraient suivre; s'il était imité par toutes les grandes puissances maritimes, les guerres sur l'Océan perdraient enfin l'odieux caractère de brigandage dont elles sont toujours entachées.

Les lois particulières des nations de second ordre, rendues presque toujours pour régler la conduite de leurs sujets pendant les guerres étrangères, et par conséquent pendant la neutralité, reconnaissent tacitement ou expressément le pouvoir du belligérant de faire la visite; mais elles ne contiennent aucune disposition sur la manière de procéder [1], ni même sur la confusion faite par les belligérants entre la visite et les recherches. Cependant l'édit du roi de Suède, du mois de mars 1779, contient une recommandation faite à ses sujets, de laquelle il résulte que le souverain considère les dispositions du droit secondaire comme obligatoires, et que la visite proprement dite, c'est-à-dire la constatation de la nationalité, et en certains cas de la nature du chargement, ne peut avoir lieu que par la seule inspection des papiers de bord [2].

Ainsi donc, les lois particulières ou intérieures des nations,

guerre, tant de l'État que des particuliers... d'interpréter convenablement le susdit article 3, et de leur remettre les extraits desdits traités, avec ordre de se régler précisément en conséquence. »

Voyez de Martens, *Recueil*, t. III, p. 276.

[1] Voyez les diverses ordonnances rendues par les nations neutres, et notamment celles des 1er août 1778, du grand duc de Toscane, de Martens, *Recueil*, t. III, p. 24; 18 septembre 1778, Hambourg, même recueil, t. III, p. 36; 29 septembre 1778, Deux-Siciles, même recueil, t. III, p. 46; 9 mars 1779, Pape, même recueil, t. III, p. 52; 1er juillet 1779, Gênes, même recueil, t. III, p. 64; 9 septembre 1779, Venise, même recueil, t. III, p. 74; 12 février 1780, Turquie, même recueil, t. III, p. 88.

[2] Cet édit contient, entre autres, cette déclaration : « Il est permis à nos fidèles sujets de poursuivre tout autre commerce (que la contrebande) et navigation librement et sans empêchement, de la manière que leur assurent les traités et le droit des gens en général. Et attendu *que les papiers de mer doivent être la preuve unique* que les bâtiments appartiennent effectivement à nos sujets, nous voulons aussi les avertir de se munir de toutes les lettres et passeports nécessaires, pour prouver tant l'endroit auquel les vaisseaux appartiennent, que ce qui est d'ailleurs d'usage de la part des armateurs... »

De Martens, *Recueil*, t. III, p. [illegible]0. *Nouvelles extraordinaires*, 1779, n° 82, suppl.

loin de reconnaître les dispositions du droit secondaire, en ce qui concerne la visite, les ont complétement interverties. Le but et la nature du pouvoir conféré par les conventions aux belligérants sont entièrement méconnus. Dans ces lois, la visite n'est plus un mode d'exercice du droit de la guerre, c'est un droit nouveau et très-important; ce n'est plus le pouvoir de distinguer le neutre du belligérant, l'ami sincère de l'ennemi déguisé, c'est le droit, non pas seulement de contrôler préventivement les actions des peuples reconnus neutres, mais encore de les punir, lorsque ces actes sont contraires aux ordres et à l'intérêt du belligérant visiteur; ce n'est plus le pouvoir d'empêcher un ennemi d'échapper à l'aide d'un pavillon mensonger, c'est le droit de dicter des lois à des nations indépendantes, aux nations neutres; et par conséquent d'attaquer, de détruire leur liberté, de les soumettre toutes à la juridiction absolue des belligérants. En un mot, ce n'est plus la visite, c'est le prétendu droit de recherches. J'aurai donc à m'occuper plus spécialement de ces lois dans le titre suivant. Cependant je dois faire remarquer le caractère spécial qui distingue les ordonnances des belligérants, qui les sépare complétement du droit secondaire, et montrer les causes auxquelles on doit l'attribuer.

La loi secondaire, ainsi que je l'ai établi, n'a créé le pouvoir de visite que pour faciliter au belligérant l'exercice du droit de guerre; elle ne le considère pas comme un droit primordial, mais seulement comme le mode d'exercice d'un des droits de cette dernière nature. Elle a en conséquence posé les limites dans lesquelles la visite devait être renfermée, de manière à ce qu'elle ne devienne jamais une attaque contre l'indépendance des peuples qui s'y trouvent soumis. Les lois particulières, au contraire, font de la visite un droit absolu du belligérant, un droit primordial, qui devient ainsi de la même nature que celui de nuire à l'ennemi. De là il résulte naturellement que le belligérant peut prendre tous les moyens, qui ne sont réprouvés ni par la morale ni par le sentiment de l'humanité, pour le mettre en pratique.

Les causes de cette erreur sont faciles à découvrir; elles sont au nombre de deux. La première est l'omnipotence à laquelle les belligérants ont prétendu de tout temps. La barbarie du moyen âge fortifia beaucoup cette opinion erronée, et peut-être même lui donna naissance. L'application de quelques maximes du droit romain aux matières internationales contribua puissamment à l'accréditer. On voit, en effet, que, pour la visite, de même que pour la contrebande de guerre, les lois particulières des nations statuent par une seule et même disposition à l'égard des sujets du législateur et des étrangers. Cette confusion, ainsi que je l'ai expliqué, n'est autre chose que l'application des lois douanières, faites pour les citoyens d'un même État, aux relations d'une nation avec une autre nation indépendante. Bientôt, l'invention du droit de la nécessité vint se joindre encore à ces diverses circonstances; armé de ce levier formidable, le belligérant ne pouvait connaître aucune borne, aucune limite à son pouvoir; il avait le droit de faire et d'exiger tout ce que sa puissance matérielle lui permettait d'exécuter.

La seconde cause est celle qui a engendré toutes les erreurs, ou plutôt toutes les injustices commises par les belligérants contre les neutres : c'est la jalousie commerciale. La visite, instituée comme elle l'est par les lois particulières des États, est en effet un moyen très-efficace de nuire au commerce des peuples pacifiques, de ruiner leur navigation. Ces lois multiplient à l'infini, et sans aucun droit, les formalités à remplir pour justifier la nationalité du navire et l'innocence de la cargaison; elles ajoutent des conditions nouvelles à cette double justification, et soumettent des pièces officielles, revêtues de la signature d'un souverain étranger, à l'appréciation intéressée d'un corsaire, qui souvent ignore la langue dans laquelle elles sont rédigées. Il peut même arriver que la déclaration, quelquefois arrachée par les tortures, d'un seul homme de l'équipage, détruise l'authenticité de ces pièces. Les mêmes lois augmentent en même temps, et dans la même proportion, les cas de saisie, d'arrestation, de confiscation des navires, et par

conséquent les chances de ruine que courent déjà les navigateurs neutres. Le but du belligérant, but illicite, est atteint. D'un autre côté, les armateurs, qui, en général, préfèrent la saisie d'un navire neutre, toujours désarmé, à la prise plus périlleuse d'un bâtiment ennemi, trouvent un très-grand encouragement dans cette augmentation des cas de saisie et de confiscation.

Telles sont, à mes yeux, les seules et véritables causes de la différence existante entre la visite instituée par le droit secondaire, et le prétendu droit de visite créé par les belligérants à leur profit, dans leurs lois particulières.

Comme ce droit n'est autre que celui de recherches, je reviendrai sur ces causes dans le titre suivant, et je réfuterai celles qui ne l'ont pas encore été.

SECTION IV.

De la visite d'après les publicistes.

La visite est un des droits les plus importants des belligérants; elle leur donne une sorte de pouvoir, apparent du moins, sur les navigateurs neutres. L'abus qui en a été fait est une des causes les plus graves des désastres soufferts par les peuples pacifiques dans les guerres maritimes. Aussi un grand nombre de publicistes se sont-ils occupés de cette importante question.

Tous sont d'accord sur le principe; le belligérant a le pouvoir, le droit de visiter le navire rencontré à la mer, alors même qu'il est couvert par le pavillon neutre [1]. Je dis tous,

[1] Bynkershoek, *Quæstione juris publici*, lib. I, cap. XIV; Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, part. II, chap. III; Vattel, *Droit des gens;* Lampredi, *Du commerce des neutres*, Ire partie, § 12; Galiani, *De' doveri de' principi neutrali*, etc., part. I, cap. X, § 5, art. 1; Azuni, *Droit maritime*, t. II, chap. III, art. 4; Klüber, *Droit des gens moderne de l'Europe*, t. II, § 293; De Rayneval, *De la liberté des mers*, t. I, chap. XVI; Massé, *Droit commercial*, etc., t. I, liv. II, sect. II, § 5; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, chap. VII, etc.

car de Rayneval lui-même, le seul qui semble refuser d'admettre la visite, reconnaît en réalité l'existence de la visite simple, de la visite proprement dite, de celle dont je m'occupe dans ce chapitre; et s'il repousse très-énergiquement le droit de visite, comme il l'appelle, c'est parce que dans ce mot il comprend, non-seulement la visite, mais encore les recherches. Il suffit de lire avec attention ce que dit cet auteur pour s'assurer de la réalité de ce que j'avance [1].

Mais cet accord, si rare chez les écrivains, ne se retrouve pas dans l'application même du principe, dans l'origine du droit, dans son étendue, dans son exécution; c'est-à-dire qu'en réalité il existe sur le mot et non sur le droit.

Le plus grand nombre des publicistes regarde le droit de visite comme un droit primordial du belligérant, comme un droit résultant de la loi primitive. C'est du moins ce qui résulte de leur discussion; car, en général, ils n'ont pas recherché l'origine des divers droits. Le belligérant a le pouvoir de nuire à son ennemi, de l'attaquer partout où il le rencontre; il a également le droit de se défendre par tous les moyens possibles. De ces deux parties constitutives du droit de la guerre dérive, suivant ces auteurs, le droit de la nécessité, en vertu duquel le belligérant est autorisé, non-seulement à prendre toutes les mesures qu'il juge bonnes et utiles à son propre salut, mais même (et ceci s'étend beaucoup plus loin) celles propres à amener la perte, la chute de son ennemi. Lui seul est juge de la nature et de l'étendue des mesures

[1] Après avoir cité le texte de l'article 22 du traité d'Utrecht qui limite la visite après la constatation, par l'inspection des papiers de bord, de la nationalité du navire, l'auteur ajoute : « Est-il rien de plus précis que les dispositions que je viens de rapporter? Peut-on rendre un hommage plus explicite aux véritables principes du droit des gens? Non-seulement les maîtres des bâtiments ne sont pas tenus de faire connaître leur chargement et leur destination en pleine mer, ils n'y sont pas même contraints quoique longeant les côtes : le maître constate la propriété de son navire pour prouver qu'il n'est ni forban ni ennemi, et cette formalité remplie, on ne peut plus rien exiger de lui; on doit le laisser continuer sa route, aucun soupçon ne peut autoriser à l'arrêter et *à le visiter.* » La suite de ce paragraphe prouve jusqu'à l'évidence que l'auteur reconnaît et admet la visite simple, ce que j'appelle la visite. Voyez *De la liberté des mers*, t. I, ch. XVI.

qu'il croit devoir prendre, pour satisfaire à cette nécessité, dans laquelle il déclare lui-même qu'il est placé. La visite est issue de la nécessité et de la collision des droits des belligérants et des neutres [1]. Telle est l'opinion du plus grand nombre des publicistes.

Si cette origine de la visite est vraie, il faut reconnaître que le droit du belligérant est affranchi de toutes règles, qu'il est illimité, puisque la nécessité ne connaît ni règles ni limites [2].

La visite doit alors s'étendre plus loin et ne connaître d'autres limites que celles de la nécessité même qui lui donne naissance, c'est-à-dire de la volonté du belligérant, qui seul a qualité pour poser les bornes de cette nécessité. Ce n'est plus un droit qui porte atteinte à l'indépendance du neutre, c'est un droit de prépotence qui anéantit complétement cette indépendance ; c'est un droit de juridiction absolue qui soumet aux belligérants toutes les nations de l'univers, et leur permet de les faire servir tour à tour à la satisfaction de leurs passions. La conséquence nécessaire, inévitable de ce droit, est la ruine des peuples pacifiques, serrés ainsi entre deux intérêts opposés qui ont également le pouvoir de se servir d'eux pour se nuire réciproquement. Cette prétendue origine de la visite change donc sa nature et son but. Elle n'est plus destinée exclusivement à prouver la nationalité,

[1] On voit, dit Lampredi, qu'il y a ici deux droits en collision et dont la suspension ferait à l'une ou à l'autre des parties un tort souvent irréparable... et l'autre perd l'occasion de saisir des bâtiments ennemis, d'interrompre leur commerce... et se trouve obligée d'employer la violence pour conserver la jouissance de son droit. » Plus loin on lit cette recommandation faite aux belligérants : « Ceux qui la font (la visite) doivent y mettre le moins de temps possible et occasionner le moins qu'ils peuvent de dommage au neutre ainsi arrêté, d'autant plus qu'ils exercent un droit *par une sorte de collision et en vertu de l'extrême nécessité.* » *Du commerce des neutres*, § 12. La contenance pacifique qu'il prescrit au belligérant, en ôtant tout soupçon aux navires neutres, leur prouve que l'appel qui leur est fait n'est que l'effet de la *collision des droits et de la nécessité*, puisqu'il n'a d'autre but que de vérifier la sincérité de la neutralité annoncée par le pavillon et l'innocence du chargement, c'est-à-dire qu'il n'y a à bord ni marchandises prohibées, ni effets appartenant aux ennemis. Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. III, art. 4, § 5.

[2] Voyez, ci-dessus, *sur le droit de la nécessité*, tit. VII, ch. II, sect. II, § 2, t. II.

jusque-là douteuse, du navire rencontré, à établir que ce navire est réellement neutre par sa propriété et par ses actes; elle devient un acte de guerre contre l'ennemi; elle a pour but de frapper cet ennemi par un moyen indirect.

Quelques publicistes ont assigné à la visite son origine véritable et en ont tiré les conséquences qui en découlent [1]; mais ils sont en petit nombre.

Les auteurs sont bien loin d'être d'accord sur l'étendue du droit de visite, et par ce mot *étendue* je n'entends pas parler des limites de temps ou des lieux, mais seulement des actes que le belligérant peut faire à bord du navire visité [2]. Comme je l'ai fait remarquer au commencement de ce titre, l'on a généralement confondu la visite avec les recherches; cette grave et dangereuse confusion se retrouve surtout chez les publicistes. C'est pour avoir partagé cette erreur que de Rayneval paraît nier l'existence du droit de visite [3], alors qu'en réalité, et comme je viens de le prouver, il le reconnaît. Ce fait est d'autant plus extraordinaire que de Rayneval, ayant signalé la véritable origine du droit de visite, et par conséquent ses véritables limites, il lui était facile de séparer le

[1] Hubner, Galiani, Klüber et Massé, de Rayneval, reconnaissent l'origine de la visite; mais la confusion commise par ce dernier l'a empêché de tirer les conséquences de ce fait important.

[2] Les limites du droit de visite, quant aux temps et aux lieux, seront examinées dans la section suivante, et dans le titre XII, chapitre I, de la saisie des bâtiments neutres.

[3] L'auteur confond tellement les recherches avec la visite proprement dite, ou du moins avec le pouvoir concédé au belligérant et auquel j'ai donné ce nom, qu'après avoir, dans le passage cité ci-dessus, reconnu que les principes de l'article 22 du traité d'Utrecht sont conformes au droit naturel, il ajoute :

« Et cependant les traités seuls peuvent la justifier (la visite); mais loin de là ils la condamnent, car ils prescrivent tous, comme la seule précaution, l'exhibition des papiers de mer... » Il termine ainsi : « Le droit de visiter les bâtiments neutres, partout où l'on les rencontre, n'est ni admis ni admissible, il est contraire aux notions élémentaires du droit des gens, il est démenti par les usages mêmes de la guerre... *De la liberté des mers*, au chapitre cité. De Rayneval ne parlerait pas en ces termes de la visite; ce qu'il dit s'applique au droit de recherches. Cela résulte, d'ailleurs, de tout le chapitre XVI, un des plus développés de son ouvrage, qui est intitulé : *Des visites ou recherches*. Il a confondu les mots plutôt que les faits.

droit, de l'abus que l'intérêt mercantile et l'ambition des belligérants ont cru devoir y ajouter.

La source de cette erreur est la même que celle qui a enfanté la plupart des faux systèmes en matière de droit international; c'est la confiance aveugle accordée aux faits, saus remonter aux sources du droit.

Vattel, Lampredi, Azuni et Ortolan, etc. [1], ont suivi la voie que je signale et sont tombés dans l'erreur qu'ont évitée Hubner, Klüber et Massé. Les premiers ont été fatalement entraînés à confondre les recherches avec la visite et à consacrer les règles les plus opposées, non-seulement à la loi primitive, mais encore au texte et à l'esprit de la loi secondaire. Ils ont fait du pouvoir concédé par les traités aux belligérants un droit primordial et dérivé de la nécessité; ils ont changé l'origine, le mode d'exercice et le but de la visite;

[1] Voyez les ouvrages de ces auteurs cités ci-dessus, et notamment les passages suivants : Azuni, celui de tous qui soutient le moins les recherches, commence par établir les limites réelles de la visite; mais, trompé par l'origine qu'il lui a donnée, il ajoute : « Toutes les fois que, dans la visite, les belligérants auront trouvé les papiers du vaisseau neutre en bonne et due forme, ils devront lui laisser la liberté de poursuivre sa destination sans l'inquiéter d'aucune manière, à moins qu'un soupçon de fraude légitime et bien fondé ne demande une recherche plus rigoureuse qu'il leur sera permis de faire. » Azuni, *ubi sup.*, § 8. « ... Quand ces papiers sont en règle, le belligérant qui ordonne la visite doit être satisfait. Cependant, lorsqu'on soupçonne de la fraude, malgré la régularité des papiers de mer, *la visite* doit être faite avec plus de sévérité..... Hors ce cas, toute *recherche* dictée par l'avidité et la supériorité des forces est une violence..... » Lampredi, *loc. cit.* « Quant à l'étendue qu'on doit y donner (à la visite), nous croyons qu'on doit la faire dépendre du degré de suspicion légitime qu'inspire le navire visité. » L'auteur pose ensuite les principes et fait remarquer qu'il se vend beaucoup de faux papiers; que la neutralisation simulée des marchandises est très-fréquente, et il ajoute : « ... Pour rechercher les preuves de cette simulation, si l'irrégularité des papiers la fait supposer à bon droit, on ne peut refuser au visiteur de pousser plus loin ses recherches et d'examiner les objets composant la cargaison. Enfin, alors même que le principe : le pavillon couvre la marchandise, est adopté, ce droit de recherche sur le chargement doit nécessairement être exercé, outre l'examen des papiers, si on soupçonne à bord de la contrebande de guerre destinée pour l'ennemi. *La coutume internationale* autorise cette extension donnée, dans certains cas, à la visite. D'après cette coutume, si, malgré la teneur des lettres de mer, il y a des doutes fondés contre l'authenticité ou la sincérité de ces lettres, le visiteur peut exercer le droit de recherche. » Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII.

ils ont converti ce pouvoir en un droit de recherches. Leur opinion sera examinée lorsque je m'occuperai de ce prétendu droit.

Deux publicistes se sont occupés de la question de la réciprocité de la visite en faveur des neutres. Tous deux reconnaissent le droit du neutre de vérifier la nationalité et la capacité du visiteur, et d'exiger que cette vérification précède l'examen de ses propres papiers; ils admettent donc la réciprocité de la visite [1]. Mais ils arrivent à une solution qui ne saurait satisfaire le droit par eux accordé au neutre. Ils assimilent le navire particulier armé en guerre, le corsaire, au bâtiment de guerre, au bâtiment de l'État, et lui accordent le même privilége d'être reconnu et cru sur parole; c'est-à-dire, qu'à leurs yeux, il suffit que l'armateur ait assuré son pavillon par le coup de canon, pour qu'il ait complétement rempli son devoir envers le neutre [2]. Je repousse compléte-

[1] « .... D'où l'on peut conclure que, nonobstant l'ordre donné par un armateur à un navire en mer de diminuer de voiles ou de s'arrêter pour pouvoir s'expliquer, celui-ci peut continuer sa route, et se préparer, s'il est nécessaire, à se défendre contre un corsaire qui peut masquer ses intentions sous le pavillon d'une nation neutre ou amie, et on ne voit pas que les belligérants aient lieu de se plaindre de cette conduite comme d'un tort que l'on leur ferait, et comme d'un empêchement mis à l'exercice du droit de visiter les bâtiments qu'ils rencontrent à la mer, parce qu'avant de profiter de ce droit, ils doivent se faire connaître d'une manière non équivoque et certaine, ce que l'on ne peut attendre de la simple démonstration du pavillon. » Lampredi, *Du commerce des neutres*, § 12. Sans être plus explicite, Azuni est plus clair : « Cette pratique (de naviguer sous pavillon mensonger), que l'on peut appeler un abus véritable, fit naître la défiance ; la crainte de rencontrer un pirate et d'être la dupe d'une perfide apparence, fit qu'on ne voulut plus ajouter foi au pavillon d'un vaisseau, quoique armé en guerre, § 4. Pour prévenir ce danger, on a obligé les belligérants à justifier la légitimité de leur droit de visite avant de leur permettre de la faire, le pavillon seul n'étant pas un titre suffisant; comme une simple demande ne suffirait pas pour le recouvrement d'un bien possédé de bonne foi par un tiers, si le réclamant ne joignait à sa demande les preuves de son bon droit et de la justice de ses prétentions. » *Droit maritime de l'Europe*, ch. III, art 4, §§ 3, *in fine*, et 4.

[2] « Il était donc nécessaire que l'on trouvât, parmi les nations commerçantes de l'Europe, un moyen d'arrangement qui ôtât aux neutres la crainte du péril et facilitât aux belligérants l'exercice de leurs droits sans se mettre dans la nécessité de commettre des actes de violence et d'injustice... D'après l'usage et les diverses conventions établies à cet égard, il est passé en loi générale de guerre aujourd'hui, que le pavillon arboré par les belligérants ne doit inspirer aucune confiance quand il

ment cette solution. Je ne reviendrai pas sur les différences immenses qui existent entre un bâtiment de guerre et un corsaire, différences qui tiennent à la propriété même des vaisseaux, au but de leur armement, et surtout à la qualité de ceux qui les commandent. Ces différences sont reconnues de toutes les nations maritimes [1].

Outre ces dissemblances radicales que j'ai déjà signalées d'une manière générale, il en est une spéciale au droit de visite. Le bâtiment de l'État ou de guerre, par sa nature même, dès que son souverain est en hostilité avec un autre, est destiné à faire la guerre; c'est pour lui une mission permanente et unique; il ne peut en avoir d'autre. Son pavillon et sa flamme, marques distinctives de sa qualité, indiquent en même temps sa mission. Il n'a besoin d'aucun autre document, d'aucune autorisation spéciale; son métier, c'est la guerre, et son pavillon est l'indice de son métier. Lors donc qu'il assure son pavillon, il assure également sa nationalité et sa qualité. Il n'en est pas de même du navire particulier armé en guerre, du corsaire. Le droit de guerre est l'apanage du pouvoir souverain, lui seul peut l'exercer directement par les armées ou par les flottes et bâtiments qui lui appartiennent. Il peut aussi, et je crois avoir prouvé que c'est un droit complet, déléguer une partie de ce pouvoir à des particuliers, les autoriser à exercer des hostilités contre son ennemi. Mais il est nécessaire que cette délégation soit expresse. Tout individu qui, sans l'autorisation spéciale, sans la délégation expresse de son souverain, se livrerait à des actes de guerre sur l'Océan, encore qu'il appartînt à l'un des peuples belligérants et qu'il n'attaquât que les ennemis de son pays, serait regardé comme un pirate, comme un écumeur de mer, comme

n'est pas assuré d'un coup de canon à poudre, signe par lequel le capitaine assure que le pavillon ou bannière qu'il arbore est réel..... » Lampredi, *ubi sup.* « Voilà pourquoi on est généralement convenu de ne pas obéir à l'appel d'un vaisseau armé en guerre avant le coup d'assurance, c'est-à-dire, avant que par un coup de canon à poudre, le commandant n'ait certifié la sincérité et la loyauté de son pavillon. » Azuni, *loc. citat.*

[1] Voyez ci-dessus, tit. III, ch. II, sect. III, § 3, t. I, p. 169.

l'ennemi du genre humain. Toutes les nations auraient le droit de l'arrêter, de le faire juger d'après leurs propres lois, de le faire condamner et exécuter.

Le bâtiment de l'État est bâtiment de guerre par sa nature; le navire particulier ne revêt ce caractère spécial que par exception et en vertu d'une délégation expresse. Le corsaire a donc deux faits à justifier, d'abord sa nationalité, puis sa qualité d'armateur légitime. Le coup de canon d'assurance peut suffire, si on admet l'opinion de Lampredi et d'Azuni, opinion que je repousse en ce qui concerne les armements en course, pour affirmer le premier fait, la nationalité; mais il ne saurait avoir cette puissance pour la qualité, il ne saurait suffire pour prouver que le croiseur est porteur d'une délégation de son souverain, que cette délégation est régulière, que les pouvoirs par elle conférés ne sont pas expirés, etc., etc.

Le droit de visite n'est accordé au belligérant sur le neutre que parce que le pavillon est un indice incertain en ce qui concerne les navires marchands; les corsaires ne sont autres que des navires marchands, ceux qui les commandent sont des capitaines marchands; il me paraît impossible d'accorder une confiance plus grande aux marchands devenus corsaires qu'aux commerçants restés dans leurs habitudes normales. L'appât du gain peut engager ceux-ci à violer les devoirs de la neutralité; mais cet appât est bien plus puissant pour ceux qui n'ont pris les armes, qui ne se sont faits soldats que pour s'enrichir par le butin; il peut bien aussi les pousser à violer les lois de la guerre. Si donc on regarde le coup d'assurance du corsaire comme suffisant pour justifier sa nationalité et la régularité de son armement, on doit également regarder la parole d'honneur donnée par le capitaine du navire marchand neutre, comme suffisante pour établir sa nationalité et sa neutralité réelle. Une pareille proposition ne manquera pas de révolter les peuples belligérants; cependant elle n'est que la juste réciprocité de la prétention qu'ils élèvent, que la conséquence de l'opinion soutenue par les deux publicistes dont je viens de parler.

Dans le passage de Lampredi, que j'ai cité ci-dessus [1], on a pu remarquer que cet auteur base sa décision sur *l'usage* et *les conventions établies à cet égard*, qui, dit-il, sont passées aujourd'hui *en loi générale de guerre*. Mais cet auteur ne cite aucune convention internationale; effectivement il n'en existe aucune qui ait statué sur ce qui a rapport aux corsaires. En fait, les corsaires s'arrogent le droit des bâtiments de guerre, et Lampredi, n'ayant fait aucune distinction entre ces deux espèces si différentes de bâtiments, applique aux armateurs les dispositions qui ne concernent que les vaisseaux de l'État.

[1] Voyez la note ci-dessus, p. 48, note 2.

CHAPITRE II.

DE LA VISITE DES NAVIRES MARCHANDS NEUTRES NAVIGUANT ISOLÉMENT ET SANS ESCORTE.

Il nous reste à examiner quel est le mode d'exercice de la visite, de ce pouvoir concédé aux belligérants, et qui touche de si près à l'indépendance des peuples, que le moindre écart, le moindre abus, constituerait une atteinte grave contre ce droit sacré des nations; quelles sont ses limites de temps et de lieux; enfin, s'il est licite aux navires rencontrés de se soustraire à l'enquête du pavillon par la fuite ou par la résistance.

SECTION I.

Formes de la visite.

Je ne crois pas devoir m'occuper des formes de la visite dans les temps anciens, avant et pendant le xve siècle [1]. Je me bornerai aux formes actuelles, telles qu'elles ont été réglées par les traités plus modernes, telles qu'elles existent de nos jours.

Depuis plusieurs siècles les peuples pacifiques se plaignent, et avec raison, des excès commis par les corsaires belligé-

[1] V. ci-dessus, même titre, ch. I, sect. II.

rants, dans l'exercice de la visite. Il est difficile qu'il en soit autrement; la vérification du pavillon neutre devrait, à mon avis, être exclusivement confiée aux bâtiments de l'État. Déléguer ce pouvoir à des aventuriers armés, avec l'autorisation de leur gouvernement, il est vrai, mais poussés trop souvent à prendre une part active aux opérations de la guerre, par le seul amour du gain, n'ayant d'autre solde qu'une part du butin, c'est évidemment ouvrir la porte aux plus graves abus. Pour éviter les attentats dont les peuples pacifiques se plaignent depuis plusieurs siècles, un très-grand nombre de traités ont pris soin de tracer exactement les formes de la visite, et la conduite que doit tenir le croiseur qui désire s'assurer de la nationalité et de la neutralité d'un navire rencontré à la haute mer.

J'ai cité plusieurs fois le traité des Pyrénées (19 septembre 1659), entre la France et l'Espagne, comme l'un de ceux qui s'étaient le plus occupés du droit maritime, surtout en ce qui concerne les nations neutres; il est un des premiers qui soient entrés dans le détail de la manière dont la visite doit être faite. L'article 17 exige que le croiseur ne s'approche pas du bâtiment qu'il veut visiter plus près que la portée du canon, qu'il envoie à bord une petite barque ou chaloupe, et que deux ou trois hommes seulement puissent monter à bord pour visiter les passe-ports et autres papiers de bord justificatifs de la nationalité et de la neutralité réelle du navire [1].

[1] Art. 17. « Que s'ils étaient entrés dans les rades ou rencontrés en pleine mer par quelques navires dudit seigneur roi catholique ou d'armateurs particuliers de ses sujets, lesdits navires d'Espagne, pour éviter tout désordre, n'approcheront pas de plus près les Français que de la portée du canon, et pourront envoyer leur petite barque ou chaloupe au bord des navires ou barques françaises, et faire entrer deux ou trois hommes seulement, à qui seront montrés les passe-ports par le maître ou patron du navire français en la manière ci-dessus spécifiée, selon le formulaire qui sera inséré à la fin de ce traité, par lequel il puisse apparaître, non-seulement de la charge, mais aussi du lieu de la demeure et résidence et du nom, tant du maître ou patron que du navire même, afin que par ces deux moyens on puisse connaître s'il porte des marchandises de contrebande, et qu'il apparaisse suffisamment tant de la qualité dudit navire que de son maître et patron, auxquels passe-port et lettres de mer se devra donner entière foi et créance. » Dumont, *Corps diplomatique*, t. VI, 2e partie, p. 264.

Les traités d'Utrecht contiennent également cette stipulation; elle est même plus précise [1]. Ces derniers ont servi de modèle à la plupart des conventions internationales consenties depuis [2]. Cependant quelques-unes, surtout de celles conclues récemment, sont beaucoup plus explicites; les principes sont mieux posés, plus clairement développés.

[1] L'article 24 du *traité de commerce et de navigation*, conclu le 11 avril 1713 à Utrecht, entre la France et l'Angleterre, porte : « que si les vaisseaux desdits sujets et habitants de leurs sérénissimes MM. de part et d'autre étaient rencontrés faisant route sur les côtes ou en pleine mer, par quelques vaisseaux de guerre ou des armateurs particuliers, lesdits vaisseaux de guerre ou armateurs particuliers, pour éviter tout désordre, demeureront hors de la portée du canon et pourront envoyer leur chaloupe au bord du vaisseau marchand qu'ils auront rencontré, et y entrer seulement au nombre de deux ou trois hommes, à qui seront montrées, par le maître de ce vaisseau ou bâtiment, les lettres de mer, qui contiennent la preuve de la propriété du vaisseau, et conçues dans la forme insérée au présent traité, et il sera libre au vaisseau qui les aura montrées de poursuivre sa route sans qu'il soit permis de le molester et le visiter en façon quelconque, ou de lui donner la chasse, ou de l'obliger de se détourner du lieu de sa destination. » Même recueil, t. VIII, p. 345. Le traité conclu le même jour, au même lieu, entre la France et la Hollande, contient la même convention; seulement à la fin de l'article 24 se trouve la phrase suivante : « ..... afin que, par ces deux moyens, on puisse connaître s'ils portent des marchandises de contrebande, et qu'il apparaisse suffisamment, tant de la qualité dudit navire que de son maître et patron, auxquels passe-port et lettres de mer se devra donner entière foi et créance.... » Même recueil, p. 377.

[2] Les traités qui ont réglé le droit de visite d'après les bases posées par ceux des Pyrénées et d'Utrecht, sont, entre autres : 1739, entre la France et les Provinces-Unies, art. 11 : 1740, entre la Sicile et la Porte, art. 10 : 1742, entre la Sicile et la Suède, art. 24 : 1748, entre le Danemark et la Sicile, art. 13 : 1753, entre les Provinces-Unies et la Sicile, art. 26 : 1766, entre la Russie et l'Angleterre, art. 10 : 1769, entre la France et Hambourg, art. 33; ce traité fut renouvelé en 1789 : 1778, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 27 : 1779, entre la France et le Mecklembourg, art, 31 : 1782, entre l'Espagne et la Porte Ottomane, art. 11 : 1782, entre la Hollande et les États-Unis d'Amérique, art. 26 : 1782, entre la Russie et le Danemark, art. 18 : 1783, entre la Suède et les États-Unis d'Amérique, art. 25 : 1784, entre l'Espagne et Tripoli, art. 4 : 1785, entre la Prusse et les États-Unis d'Amérique, art. 15 : 1786, entre l'Espagne et Alger, art. 2 : 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 26 et 27. De tous les traités qui précèdent, celui-ci est le plus conforme aux prescriptions du droit primitif; il n'exige l'exhibition des papiers relatifs à la cargaison que dans le cas où le navire visité est non-seulement destiné pour un port ennemi du croiseur, mais encore justement soupçonné d'avoir des objets de contrebande à bord. Voici les termes de l'art. 27 : « Le bâtiment marchand appartenant aux sujets de l'une des hautes parties contractantes, qui aura résolu d'aller dans un port ennemi de l'autre, dont le voyage et l'espèce de marchandises de son chargement seront justement soupçonnés,

D'après ces actes solennels, dont les dispositions tendent essentiellement à concilier le pouvoir concédé au belligérant avec les prescriptions du droit primitif, l'exercice de la visite est réglé ainsi : le croiseur doit avertir le navire marchand de son intention par la semonce, qui se fait par un coup de canon à poudre; le bâtiment rencontré doit arborer ses couleurs, s'il ne l'a déjà fait, et s'arrêter; le croiseur envoie à bord une embarcation; deux ou trois hommes seulement peuvent entrer sur le navire neutre; l'équipage de la chaloupe doit rester dans cette embarcation. Les papiers de bord du navire visité sont produits, et s'ils établissent que le navire est réellement neutre, sujet de la nation dont il porte le pavillon, et expédié pour un port neutre, la visite est terminée; les hommes du croiseur doivent se retirer. Si le bâtiment neutre se dirige vers un point soumis au belligérant ennemi du visiteur, les papiers relatifs à la cargaison doivent être également exhibés; s'ils constatent l'innocence du chargement, le but de la visite est atteint, la nationalité et la neutralité sont constatées; les visiteurs doivent quitter immédiatement le navire neutre et le laisser continuer tranquillement sa route.

L'exercice de la visite présente donc quatre circonstances principales : 1° la semonce ; 2° la distance à laquelle le croiseur doit s'arrêter; 3° l'envoi à bord du neutre d'un nombre

sera tenu de produire en pleine mer aussi bien que dans les ports et rades, non-seulement les lettres de mer, mais aussi les certificats qui marquent que les marchandises ne sont pas du nombre de celles qui ont été défendues, et qui sont énuncées dans l'article 22 de ce traité. » De Martens, *Recueil*, t. IV, p. 171. (Je n'ai pas cité les divers traités conclus entre l'Angleterre et la France depuis 1713 jusqu'en 1786, parce que tous renouvellent expressément, et dans les mêmes termes, la stipulation d'Utrecht.) 1787, entre la France et la Russie, art. 21 : 1787, entre la Russie et les Deux-Siciles, art. 20 : 1787, entre la Russie et le Portugal, art. 25 : 1789, entre le Danemark et Gênes, art. 11 : 1795, entre l'Espagne et les États-Unis d'Amérique, art. 12 et 18 : 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 18 et 19. Depuis 1815, tous les traités conclus par les puissances européennes, soit entre elles, soit avec les nouveaux États de l'Amérique, contiennent la même clause. Toutes les conventions signées par l'Angleterre depuis cette époque, gardent, au contraire, un silence absolu sur cette question comme sur toutes celles du droit international maritime. J'ai déjà signalé ce silence.

d'hommes limité ; 4° l'examen des papiers du bâtiment neutre. Dans mon opinion, il y aurait une cinquième formalité essentielle, lorsque le croiseur est un corsaire. Au moment de son arrivée à bord, et avant toute autre opération, l'officier visiteur devrait être tenu de justifier par ses propres papiers : 1° que le bâtiment qu'il monte appartient au belligérant dont il porte les couleurs ; 2° et qu'il est légitimement autorisé à faire la course. Aucun traité n'a encore adopté cette utile innovation.

Lorsqu'un croiseur belligérant veut exercer la visite sur un bâtiment marchand, il doit lui faire un signal afin de lui faire connaître son intention; c'est ce qu'on appelle la *semonce.* Aucun traité n'a fixé la manière dont la semonce doit être faite. L'usage est de tirer un coup de canon à poudre, et le plus souvent à boulet perdu. Valin prétend que la semonce peut également être faite à la voix [1]. Le coup de canon de semonce, comme celui d'assurance de pavillon, doit être tiré sous pavillon sincère. Depuis longtemps les Anglais ont cherché à établir un usage contraire, et à faire considérer comme une simple ruse de guerre, le fait de donner le signal sous pavillon mensonger. Cette dérogation aux coutumes de la mer me paraîtrait grave; si on admet la semonce sous couleurs simulées, il n'y a aucune raison pour ne pas permettre également l'assurance avec les mêmes couleurs; il n'y a plus dès lors aucun signe consacré, même pour les vaisseaux de guerre, aucun moyen de reconnaître leur nationalité réelle, et, par conséquent, on arrive à la nécessité de les soumettre, eux aussi, à la visite. Les conséquences d'un pareil fait seraient plus fatales aux belligérants eux-mêmes qu'aux neutres, qui se verraient dans l'obligation de prendre part aux hostilités. Les tentatives anglaises, que Valin a flétries avec justice [2], n'ont pas prévalu; le coup de semonce,

[1] « La semonce se fait ou à la voix, ou par un coup de canon tiré à poudre. » Valin, *Comment. sur l'ord. de* 1681, l. III, t. IX, art. 19; et *Traité des prises,* ch. IV, sect. 1, § 1. Ortolan fait observer que dans l'usage on tire le plus souvent un coup de canon à boulet perdu.

[2] « Observer que le coup de semonce ou d'assurance ne peut être tiré que sous

qui souvent, et à tort, comme je le montrerai bientôt, sert en même temps de coup d'assurance, doit être tiré sous le pavillon national. La contravention à cet usage est punie, par la loi française, de la confiscation au profit de l'État de la part des coupables dans la prise faite au moyen de cet acte de déloyauté [1]. Cette punition, parfaitement adaptée au caractère des corsaires, peut être suffisante comme réparation vis-à-vis la nation même du coupable; mais lorsque le navire semoncé sous pavillon mensonger, est un neutre, le propriétaire et le souverain de ce navire ont droit à des réparations plus importantes, pour la violation d'un usage international; et ces répations sont dues par la nation à laquelle appartient le corsaire. Au reste, il faut remarquer que la loi française réserve également, contre l'auteur de la fraude, les dommages-intérêts de la partie lésée. Cette loi est une preuve de ce que je disais ci-dessus, sur l'indulgence exagérée des belligérants à l'égard de leurs corsaires; car il est constant que le fait de chercher à user d'un pouvoir concédé par la loi internationale au belligérant, en sa qualité de belligérant, et pour l'exercice des

pavillon du roi, sans s'exposer aux peines portées aux règlements. Cependant, à l'imitation des Anglais, l'usage contraire s'est introduit dans les deux dernières guerres, et, en conséquence, on prétend aujourd'hui que c'est un moyen licite de surprendre les vaisseaux en mer, pourvu que l'on ne combatte pas sous un autre pavillon que celui de la nation. Si l'usage, et surtout un usage qui intéresse *l'honneur* et *la probité*, pouvait l'emporter sur la loi, je n'aurais rien à dire; mais ici je ne vois qu'un trait de lâcheté et de perfidie, que l'exemple des ennemis ne saurait justifier. » Valin, *loco citat.*

[1] L'ancienne loi française était beaucoup plus sévère; la déclaration du 1er février 1650, confirmée par l'arrêt du conseil du 17 août 1658, défend, d'une manière absolue, d'arborer d'autre pavillon que celui du roi pour faire la guerre. L'ordonnance du 23 février 1674, condamne à la peine des voleurs publics et forbans, tout armateur qui, ayant capturé sans raison apparente et légitime un navire allié ou neutre, sera trouvé nanti de plusieurs pavillons. L'ordonnance du 17 mars 1696, expliquée par celle du 18 juin 1704, prononce la confiscation des parts de prises revenantes aux armateurs, aux capitaines et aux officiers, lorsque le coup de canon d'assurance aura été tiré sous pavillon autre que celui du roi, si la prise est ennemie: et, si elle est reconnue neutre, les capitaines et armateurs doivent être condamnés aux dommages et intérêts des armateurs. Cette disposition a été reproduite par l'article 33 du décret du 2 prairial an 11, qui est aujourd'hui la loi en vigueur en France. Cette disposition insuffisante sera expliquée ci-après.

droits qu'elle confère, en se cachant sous un mensonge, est un crime de lèse-nation. Il est difficile d'accuser la France à ce sujet; l'Angleterre, toujours sa rivale, souvent son ennemie, considérait ce fait comme licite ; sans aller aussi loin, la France a cru devoir adoucir les peines portées contre un acte considéré jusque-là comme un crime, et qui ne fut plus dès lors qu'une déloyauté.

Valin veut que la semonce puisse être faite à la voix. C'est, à mon avis, une erreur; car, pour être faite de cette manière, il faudrait que le croiseur fût très-proche, et à quelques mètres seulement du navire semoncé. Or, ainsi que nous l'avons vu, ainsi que nous allons le développer, le belligérant doit s'arrêter à une distance assez considérable du bâtiment marchand. Il est impossible de concilier la semonce à la voix avec cette formalité importante de la visite. C'est une erreur que je ne m'explique pas.

Dans l'usage, l'assurance du pavillon et la semonce se confondent et se font par un seul coup de canon. Je crois cet usage vicieux. Deux buts sont à atteindre par le bâtiment de guerre ou par le corsaire belligérant : le premier, de donner au pavillon, s'il s'agit d'un bâtiment de guerre, une valeur absolue et contre laquelle il ne puisse s'élever aucun soupçon; si c'est un corsaire, une valeur relative; le second, d'indiquer au navire neutre l'intention de le visiter. Il me semble que ces deux buts sont complétement différents; ils ne peuvent se confondre en un seul. Dès qu'un navire est suffisamment en vue du belligérant pour que le coup de canon puisse être, sinon entendu, du moins remarqué, il peut assurer son pavillon, afin de faire hisser les couleurs du navire rencontré, et cependant ne pas vouloir le visiter, n'avoir pas l'intention de se déranger de sa route pour user de son droit. Le neutre peut être induit en erreur, et considérer le coup tiré seulement à titre d'assurance comme une semonce et s'arrêter, alors qu'il n'a pas besoin de le faire. D'ailleurs, cette confusion laisse aux corsaires une sorte de latitude qui, dans l'intérêt même de la course, ne doit pas leur être accordée. Il n'existe, sur ce point,

aucune stipulation expresse dans les actes du droit secondaire; les lois particulières des peuples gardent le même silence; l'usage, je le répète, a admis que les deux signaux fussent confondus en un seul, et qu'un seul coup de canon suffit pour assurer le pavillon et avertir le navire rencontré de se soumettre à la visite [1]. A mon avis, ils devraient être séparés et faits par deux coups de canon distincts.

Ainsi prévenu, le navire neutre doit s'arrêter, soit qu'il amène ses voiles, comme le demandent les ordonnances françaises [2], soit, ce qui est une manière plus facile, qu'il mette en panne pour attendre le croiseur. Ce dernier, de son côté, est dans l'obligation de s'arrêter aussi, d'après la teneur des traités, *à la portée du canon* ou *hors la portée du canon*. Cette différence dans l'expression ne me paraît pas devoir soulever de difficultés. L'intention de toutes les nations, en imposant cette condition au belligérant, a été de ne pas mettre le navire neutre sous la puissance matérielle du visiteur, et, par conséquent, d'éviter, autant que possible, les abus de la force de la part des corsaires, et les surprises de la part des pirates. Il faut bien remarquer qu'en ce qui concerne les arma-

[1] Cet usage est constaté par l'ordonnance française du 17 mars 1696, dans laquelle on trouve ces mots : « Sa Majesté a ordonné et ordonne à tous capitaines commandant ses vaisseaux ou ceux armés en course par ses sujets, d'arborer le pavillon français avant de tirer le *coup d'assurance* ou *de semonce*... » Il résulte également, quoique d'une manière moins explicite, des ordonnances espagnoles de 1718, art. 15, et suédoise, 1715, art. 4. Valin constate également cet usage, mais d'une manière peu explicite, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine* de 1681, *loc. cit.* Massé est plus positif : « A cet effet, le corsaire doit s'arrêter hors de la portée du canon, et après avoir arboré son pavillon, l'*assurer* en tirant un coup de canon à poudre, qu'on appelle coup *de semonce*, et qui a, en même temps, pour but de sommer les navires de s'arrêter... » *Le Droit commercial*, etc., t. II, tit. I, ch. II, sect. II, § 5, n° 307. Ortolan est beaucoup plus explicite encore : « Le bâtiment visiteur doit marquer sa manœuvre pour dénoter clairement son intention, et avant tout il doit hisser ses couleurs et les assurer. Le coup de canon d'assurance devient ici celui de semonce. » *Diplomatie de la mer*, t. II, ch. VII.

[2] L'article 12 de l'ordonnance française du mois d'août 1681 est ainsi conçu : « Tout vaisseau qui refusera d'*amener* ses voiles après la semonce qui lui aura été faite par nos vaisseaux ou ceux de nos sujets armés en guerre, pourra y être contraint par artillerie ou autrement... » L'article 57 du règlement du 2 prairial an XI contient la même expression.

teurs, le pavillon, même assuré, n'est pas une preuve, mais seulement une présomption de nationalité; et qu'il est de la plus haute importance, pour les bâtiments neutres, de ne pas se mettre sous la portée des canons d'un inconnu. Ces mots : *à la portée du canon*, contenus dans quelques conventions, *pas plus près que la portée du canon*, du traité des Pyrénées (1659), doivent donc être entendus dans le sens de ceux-ci : *hors la portée du canon*. Cette disposition me paraît pleine de sagesse.

Trois traités l'ont cependant modifiée. Le premier est celui du 31 décembre 1786 et 11 janvier 1787, entre la France et la Russie. L'article 31 fixe la distance à laquelle doit s'arrêter le croiseur, à une demi-portée de canon [1]. Je dirai avec de Martens et Massé, qu'il est impossible d'assigner un motif raisonnable au changement fait par cet acte aux stipulations généralement admises [2].

La seconde exception se trouve dans la fameuse convention de 1801, imposée par l'Angleterre à la Russie, au moment de l'assassinat de Paul Ier, au Danemark et à la Suède, après la destruction de la flotte danoise, dans le port de Copenhague. Ce prétendu traité fixe la distance à la portée du canon, *si l'état de la mer et le lieu de la rencontre le permettent* [3]. C'est, on le voit, le style ordinaire de la chancellerie

[1] L'article 31 de ce traité porte : « ... Il n'est pas moins strictement ordonné auxdits vaisseaux de guerre et armateurs de ne jamais approcher desdits navires marchands qu'à la distance au plus d'une demi-portée de canon... » Dans un traité conclu quelques jours seulement après celui que je viens de citer, et avec les Deux-Siciles, la Russie revient à la règle générale et fixe la distance : « *hors la portée du canon.* » Voyez traité du 17 janvier 1787, art. 20.

[2] « Mais, comme le fait très-bien observer de Martens, on ne comprend pas le motif de cette exception aux règles généralement suivies et dont la sagesse n'est pas contestable » Massé, *ubi sup.* « Le traité entre la Russie et la France, 1787, art. 31, permet d'approcher jusqu'à la demi-portée de canon. J'ignore les motifs de cette exception d'une règle que la Russie ainsi que la France ont suivie dans d'autres traités. » De Martens, *Essai sur les armateurs, les prises*, etc., ch. II, § 20, note *a*.

[3] L'article 4 de la convention de 1801 ne parle que de la visite des navires convoyés, dont nous nous occuperons dans le chapitre suivant; mais il me paraît que le § 3 de cet article doit également, et à plus forte raison, s'appliquer aux bâtiments

anglaise; adoption de la règle ordinaire, avec addition d'un mot pour l'anéantir. On peut dire que la convention ne fixe pas de distance, qu'elle laisse au croiseur le pouvoir de se placer aussi près du neutre qu'il le voudra. En effet, qui sera appelé à décider la circonstance de temps et de lieu susceptible de dispenser de l'observation de la règle? Ce ne sera pas assurément le navire neutre et désarmé; le croiseur en appellerait à ses propres canons, de la décision rendue; ce sera donc le croiseur lui-même; on conviendra qu'il est illusoire de fixer une règle, en laissant pour juge des cas d'exception celui-là même auquel la règle est imposée, surtout lorsque ce juge est un corsaire. Il y a donc dérogation formelle à la règle sanctionnée par l'usage et les traités.

Une troisième stipulation de cette nature se rencontre dans le traité conclu le 16 mai 1832, entre les États-Unis d'Amérique et le Chili. D'après cet acte, le bâtiment de guerre doit s'arrêter à la plus grande distance que le permettra le but de la visite, l'état de la mer et le degré de suspicion porté au navire visité [1]. Ce que je viens de dire sur la clause de 1801, s'applique parfaitement à cette dernière; elle est une dérogation à la règle, mais elle a du moins le mérite de la franchise; elle n'affecte pas de respecter la loi établie pour arriver à la détruire.

Ortolan trouve que la disposition des traités, en ce qui concerne la distance à laquelle doit s'arrêter le croiseur, est inexécutable; il ajoute qu'elle n'a pas été rédigée par des marins, ni, par conséquent, par des hommes en état d'apprécier les exigences de la navigation et la manœuvre d'un bâti-

naviguant sans escorte. Il est ainsi conçu : « Lorsqu'un tel vaisseau de guerre ayant un convoi de navires marchands, sera rencontré par un vaisseau ou des vaisseaux de guerre de l'autre partie contractante qui se trouvera alors en état de guerre, pour éviter tout désordre, on se tiendra hors la portée du canon, *à moins que l'état de la mer ou le lieu de rencontre ne nécessite un plus grand rapprochement.....* » De Martens, *Recueil*, t. VII, p. 260.

[1] L'article 18 de ce traité porte expressément : « Le bâtiment de guerre se tiendra à la plus grande distance compatible avec le but de la visite, les circonstances de la mer et du vent, et le degré de suspicion portant sur le vaisseau visité..... » De Martens, *Nouveau Recueil*, t. II, p. 438.

ment [1]. Aucun publiciste ne peut être meilleur juge qu'Ortolan, de la possibilité d'exécuter la condition dont il s'agit, des difficultés que présentent la mise à la mer d'une embarcation, et son envoi à la distance d'au moins une portée de canon, enfin des dangers que peuvent courir ceux qui montent cette embarcation; cependant, je ne saurais partager son opinion, ni approuver la conclusion qu'il tire de cette impossibilité. Il ne s'agit pas ici seulement de l'intérêt du croiseur, il n'y a pas lieu de rechercher la forme la plus facile, la plus commode pour lui, d'exercer la visite. Deux intérêts sont en présence, celui du belligérant et celui du neutre; tous deux sont également respectables, également sacrés, mais complétement différents quant à leur but. Le belligérant veut connaître le navire rencontré pour s'en emparer, s'il en a le droit; il doit se conformer aux règles posées pour la visite, quelles que soient ces règles. Je suis sans doute aussi peu marin que les rédacteurs des traités dont nous parlons, mais je soutiens qu'ils sont faits avec une très-grande sagesse, et que cette condition, notamment, est la seule garantie accordée aux bâtiments neutres; si on l'enlève, si on la fait disparaître, ou si, comme Ortolan croit pouvoir engager à le faire, on la viole, toutes les autres garanties tombent d'elles-

[1] « Dans la plupart des anciens traités, il est dit que, pendant qu'on procède à la visite, le bâtiment visiteur doit rester hors de la portée du canon; dans d'autres il est dit qu'il restera à la portée du canon; quelques-uns permettent d'approcher jusqu'à la demi-portée. A coup sûr, ces clauses n'ont pas été rédigées par des marins. Nous croyons que la prudence commande de ne pas les suivre à la lettre. Il est des circonstances dépendantes de l'état du vent et de la mer, où il serait tout à fait impardonnable à un capitaine d'aventurer un canot avec son équipage à une distance aussi considérable que celle de la portée du canon, et, à plus forte raison, à une distance hors de la portée. Le bâtiment qu'on veut reconnaître est suspect jusqu'après la visite, et peut fort bien être un ennemi, malgré l'apparence de son pavillon; il faut donc se mettre à même de le tenir en respect, et le conserver pour cela, sinon sous la volée de ses pièces, du moins à une distance raisonnable. C'est ainsi qu'on en use sagement dans la pratique, et les traités plus récents ont compris la nécessité d'une telle manière d'agir, car ils ne fixent aucune distance. » *Diplomatie de la mer*, t. II, l. III, ch. VII. Les traités récents cités, l'auteur se borne à un seul, celui du 16 mai 1832, entre l'Amérique et le Chili, que je viens d'examiner, auquel il donne la date du 29 avril 1834.

mêmes. A quoi bon, en effet, ne faire monter que trois hommes au plus à bord du navire neutre, s'il se trouve sous le feu, non-seulement de l'artillerie, mais même de la mousqueterie du croiseur, si un simple mouvement du gouvernail peut déterminer un abordage, si les deux bâtiments sont bord à bord, vergues à vergues? De Martens et Massé, qui peut-être ne sont pas plus marins que moi, regardent cette disposition comme très-sage, et pensent qu'elle doit être exécutée [1]. Leur raisonnement me paraît d'autant plus fondé, que, comme je le faisais observer en parlant de la convention de 1801, le belligérant étant toujours le seul appréciateur de l'impossibilité d'exécuter les règles du droit et des circonstances constitutives de cette impossibilité, se trouverait en réalité dégagé de toutes les conditions mises au pouvoir qui lui a été accordé; et que cette appréciation confiée à la partie la plus intéressée, et trop souvent à des corsaires, étant faite avec partialité, la visite perdrait tous les caractères qui lui ont donné naissance, pour en revêtir de nouveaux, susceptibles de la ranger au nombre des abus les plus odieux.

Il est évident, et je ne pense pas que les rédacteurs des traités l'aient ignoré, qu'il est souvent difficile, et même impossible, de mettre une embarcation à la mer, et de l'expédier à une distance aussi considérable que la portée du canon. Dans ce cas, la visite ne sera pas faite; dans l'impossibilité d'exercer son droit, le belligérant ne l'exercera pas. Il n'y a, dans ce fait si simple, rien qui tienne à la volonté du neutre, il n'y a rien dont le belligérant puisse se plaindre; l'état de la mer et du vent sont des obstacles qu'il n'est pas donné à l'homme de vaincre. Il arrivera alors ce qui arrive dans le cas d'un temps complétement mauvais, d'une tempête, où il est impossible au croiseur de pouvoir se rapprocher du neutre, comme au neutre de pouvoir s'arrêter pour obéir à la semonce. La tempête, ou tout autre motif indépendant de la

[1] Voyez les deux passages de ces auteurs ci-dessus, page 61, note 1re, et les développements donnés aux endroits cités.

volonté du neutre, ne saurait aggraver sa position, ni augmenter les pouvoirs du belligérant. Il appartient à ce dernier d'exercer son droit, mais seulement en observant les règles mises à cet exercice, parce qu'il ne peut violer les conditions exigées par la loi. La seule chose qu'il puisse se permettre, c'est de suivre, sans le détourner de sa route, le navire neutre, jusqu'à ce que le temps lui permette de faire régulièrement la visite. Prétendre, comme le fait Ortolan, que le navire rencontré est présumé ennemi, jusqu'à ce qu'il ait justifié du contraire, c'est renverser les rôles. Le pavillon neutre arboré par un navire marchand ne suffit pas, il est vrai, pour établir complétement sa nationalité; cependant c'est une présomption qui cède devant la preuve contraire, mais qui existe tant que cette preuve n'est pas acquise; et c'est au belligérant à l'acquérir en remplissant les formalités tracées par le droit secondaire. Le neutre n'a qu'un seul devoir à remplir, celui de s'arrêter sur la semonce, de souffrir la visite.

Les prescriptions du droit secondaire, qui ont créé le pouvoir donné au belligérant, sont conformes aux préceptes de la loi primitive; elles ont développé et mis en pratique ces préceptes, les ont adaptés aux besoins des peuples; elles réunissent donc les caractères nécessaires pour être considérées comme lois internationales; elles doivent être respectées et exécutées par tous les peuples, par les belligérants comme par les neutres. J'irai plus loin; si, ce qui est nécessairement très-rare, le navire neutre semoncé se trouvait plus fort que le croiseur, et que ce dernier violât la règle de la distance, le neutre serait dans son droit en résistant par la force, en le coulant. Si un bâtiment de guerre neutre se trouvait présent à la visite faite dans de pareilles circonstances, il pourrait, il devrait s'emparer du croiseur belligérant, et, en cas de résistance, le détruire; méconnaître et violer les lois de la guerre, c'est commettre un acte de piraterie.

La troisième formalité à remplir par le belligérant, est d'envoyer à bord du navire visité pour vérifier les papiers de bord justificatifs de la nationalité et de l'innocence de la car-

gaison, c'est-à-dire de la neutralité réelle, dans le cas où le neutre serait destiné pour un port ennemi. Tous les traités que j'ai analysés ou seulement cités, sont unanimes sur ce point; le croiseur doit envoyer à bord du bâtiment rencontré et semoncé. Dans aucun cas, il ne peut exiger que les hommes du neutre viennent à son bord. Quelques-uns, mais en petit nombre, sont plus explicites, et défendent formellement que le neutre puisse être appelé à bord du bâtiment armé [1]. Un vaisseau de ligne, monté par un amiral, ne peut demander au patron d'une simple barque couverte du pavillon neutre, de venir à son bord pour justifier de sa qualité, pour subir la visite. Cette condition est très-importante, surtout pour le navire soumis à l'exercice de ce droit de guerre.

La raison de cette distinction ressort de la nature même de la visite, de son caractère distinctif, de son double but. La visite n'est pas un acte de juridiction, un acte de pouvoir sur ceux mêmes qui la subissent. Or, il est évident que le fait d'appeler un capitaine neutre hors de son navire, de lui donner l'ordre de venir à bord d'un bâtiment étranger, est un acte de supériorité, un acte de juridiction, et, par conséquent, contraire au principe même qui sert de base au pouvoir accordé au belligérant, au caractère essentiel de ce pouvoir. Enfin, la visite est par sa nature un fait étranger à toute idée de violence, d'emploi de la force; le belligérant doit y procéder avec calme et modération; le neutre doit s'y soumettre sans crainte, puisque, dès que sa nationalité et sa qualité seront établies, il est libre de continuer sa route. Il ne pourrait en être ainsi dans le cas où le capitaine neutre serait dans

[1] Le traité le plus explicite, à cet égard, est celui du 30 septembre 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique; l'article 18, après avoir réglé la forme de la visite, se termine par cette phrase importante : « Il est expressément convenu que le neutre ne pourra être contraint d'aller à bord du vaisseau visitant pour y faire l'exhibition demandée des papiers, ou pour toute autre information quelconque. »

Cette sage disposition a été adoptée par plusieurs traités conclus récemment par la France et par les États-Unis. On peut citer notamment celui du 22 février 1856, France et Honduras, art. 17. Voyez *Moniteur* du 14 novembre 1857.

la nécessité de se rendre à bord d'un bâtiment armé et inconnu. C'est le cas de dire avec Hubner : « Le bâtiment armé, qu'il soit bâtiment de guerre ou armateur, ne court aucun risque à envoyer quelques hommes à bord du navire marchand; tandis que celui-ci se trouverait très-exposé, s'il perdait même ces quelques hommes: de plus, si ses papiers étaient retenus, il se trouverait forcé de se rendre à un ennemi inconnu, qui peut n'être qu'un pirate [1]. » Le danger, signalé par Ortolan, de mettre une embarcation à la mer, serait beaucoup plus grand encore; car un navire marchand ne peut pas armer une chaloupe aussi complétement qu'un bâtiment de guerre ou un corsaire; il est dans l'impossibilité d'y mettre un nombre d'hommes aussi considérable. D'un autre côté, le croiseur qui a la force, et dont les arguments principaux sont les canons, voudra nécessairement rester juge unique de l'impossibilité ou de la possibilité de mettre une embarcation dehors, et lorsqu'il s'agira d'un équipage étranger, il trouvera rarement que l'état de la mer ou du vent rende le fait impraticable.

J'ai dit que le droit secondaire tout entier chargeait le bâtiment armé, et requérant la visite, de l'envoi des hommes à bord du navire neutre; en effet, tous les traités qui ont réglé l'exercice de la visite, portent que le belligérant *pourra envoyer* à bord du neutre une embarcation avec des hommes, à qui seront montrés les papiers de bord. Il n'en existe pas un seul qui ait dit, ou seulement indiqué, que le neutre dût se rendre à bord du croiseur. J'ai même fait remarquer que quelques-uns de ces traités portent la défense formelle aux

[1] Hubner, qui a discuté cette question avec détail, après avoir développé les motifs de décider la question et discuté les motifs contraires, termine ainsi : « Quoi qu'il en soit, il constate assez, par ce que nous venons d'observer, qu'il peut être quelquefois dangereux, pour un bâtiment neutre, si son capitaine passe avec les papiers du navire à bord des armateurs qui se présentent pour faire la visite, et que, par conséquent, comme ce n'est pas l'intérêt de ce navire qui exige que cette visite ait lieu, il est juste et raisonnable que ce soit les vaisseaux belligérants qui envoient des députés à son bord, pour s'assurer de son état. » *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, IIe partie, ch. III, § 14.

bâtiments armés, d'exiger le déplacement du capitaine neutre. Cette unanimité dans les actes mêmes qui ont donné naissance au droit de visite, prouve évidemment la vérité de l'opinion que je soutiens.

Cependant, les lois intérieures des nations ne paraissent pas avoir adopté ce système d'une manière unanime. Plusieurs ordonnances rendues par les peuples belligérants pour régler la course faite par leurs sujets, laissent au croiseur la liberté de choisir s'il veut envoyer une embarcation à bord du navire neutre, ou appeler le capitaine neutre auprès de lui [1]. Il me paraît impossible d'admettre une pareille opinion. Au reste, je répéterai ici ce que j'ai déjà souvent fait remarquer, que les lois intérieures des peuples n'ont aucune force, aucune valeur internationale, et ne peuvent en aucun cas être opposées aux nations étrangères. Valin a adopté ce système, mais sans entrer dans aucun développement; il ne résulte pas même de ce qu'il dit à cet égard, que le capitaine neutre puisse être contraint à quitter son navire pour se rendre à bord du belligérant [2]. Tous les autres publicistes, sans discuter cette question, montrent clairement que, dans leur opinion, c'est au croiseur à excercer la visite, et par conséquent à se rendre ou à envoyer ses hommes à bord du navire semoncé [3].

[1] Voyez les deux ordonnances suédoises de 1715, art. 2, et de 1741, art. 2; celle d'Espagne de 1779, art. 6. Les règlements français ne s'expliquent pas sur ce point, d'où l'on doit conclure que la France a toujours reconnu l'autorité des traités publics sur cette matière.

[2] « De là il s'ensuit que, dans tous les cas, il doit souffrir la visite de son navire et de ses papiers ; vérification qui se fait, tant sur l'exhibition de ces mêmes papiers qu'il (le capitaine neutre) apporte ou qu'il envoie à bord du vaisseau de guerre, que par l'officier ou les gens de l'équipage que le capitaine du vaisseau de guerre envoie à bord de ce navire... » *Comment. sur l'ordonnance de* 1681, art. 12, tit. IX, l. III. V. aussi le chevalier d'Abreu, *Trattado de las presas marittimas*, IIe partie, cap. x. Ce dernier auteur est plus explicite que Valin; les habitudes espagnoles sanctionnées plus tard par la loi intérieure sont beaucoup plus positives à cet égard.

[3] Voyez notamment Hubner, Lampredi, Azuni, Galiani, de Martens, Massé, Ortolan, etc. De Martens s'exprime ainsi : « L'armateur est autorisé à le visiter; à cette fin, il doit lui envoyer une chaloupe avec quelques hommes dont le nombre est fixé,

Le bâtiment de guerre ou l'armateur envoie une seule embarcation à bord du navire qu'il veut visiter; il ne doit faire monter sur ce navire qu'un nombre d'hommes fixé par tous les traités à deux ou trois au plus. Cette fixation est très-sage; il est évident, en effet, que, sans cette précaution, la sûreté des neutres eût toujours été menacée, que toutes les formalités imposées à l'exercice de la visite fussent devenues inutiles. Les navires marchands sont généralement montés par des équipages très-peu nombreux; ils n'ont que les hommes absolument nécessaires pour la manœuvre, et le plus souvent, en temps de guerre, ces hommes sont mal armés ou même ne le sont pas. S'il était permis au croiseur d'envoyer plusieurs embarcations vers le navire neutre, s'il pouvait faire monter sur ce navire un nombre illimité d'hommes armés, il serait maître du bâtiment visité. Cette faculté rendrait complétement illusoire la précaution prise de faire tenir le visiteur hors la portée du canon, puisque le neutre en serait réduit à courir, de la part des embarcations, la crainte et les périls que cette précaution avait eu pour but de lui éviter. Le nombre d'hommes est fixé à trois au maximum; c'est donc par erreur qu'Ortolan dit que l'officier commandant l'embarcation montera sur le navire visité avec deux ou trois hommes au plus [1]. L'officier doit être lui-même commis dans ce nombre; les traités ne font aucune distinction sur la qualité des personnes; s'il se trouve un officier, il doit être compté parmi les deux ou trois hommes qui peuvent monter à bord du navire neutre.

L'ordonnance publiée par la Russie en 1787, pour servir de règlement à ses armateurs pendant la guerre contre la

dans la plupart des traités, à deux ou trois... etc. » *Essai sur les armateurs*, ch II, § 21. « ... Le belligérant doit... détacher sa chaloupe dans laquelle il fait monter deux ou trois hommes qui se rendent à bord du navire qu'il s'agit de visiter... » Massé, *loc. citat.* « Il (le bâtiment armé) expédie à bord du navire qu'il s'agit de visiter, une seule embarcation commandée par un officier... » Ortolan, *loc. citat.*

[1] « ... Cet officier, en montant à bord, ne prend avec lui que deux ou trois hommes au plus... » *Ubi sup.* Ortolan me paraît le seul auteur qui ait commis cette erreur, car il est évident que ces mots sont le résultat d'une erreur.

Porte, réduit d'une manière absolue à un seul le nombre d'hommes qui doit monter à bord du navire visité, pour examiner les pièces de bord [1]. Cette ordonnance fut rendue à une époque où la Russie était sincèrement attachée aux principes par elle proclamés en 1780, et elle voulait les observer, même alors qu'elle était elle-même engagée dans les hostilités. De tous les règlements publiés par les belligérants, c'est celui qui montre le plus grand respect pour les droits des neutres, et approche le plus, sur certains points, de la ligne de conduite que les nations devraient enfin adopter.

La manière dont quelques-uns des traités sont rédigés peut soulever une question qui n'est pas sans intérêt. Un certain nombre porte que le croiseur enverra à bord du navire visité une embarcation avec deux ou trois hommes au plus [2]. Il semble résulter de cette manière de parler que l'embarcation ne peut être montée que par un nombre d'hommes très-restreint. Il me paraît impossible d'adopter une pareille interprétation. La fixation portée dans les actes ne s'applique, et ne peut s'appliquer, qu'au nombre d'hommes qui doivent monter à bord du neutre, et ne concerne nullement l'équipage même de la chaloupe, qui est réglé par le commandant du belligérant, comme il le juge convenable, en raison de sa grandeur, de l'état de la mer, etc. Cette interprétation résulte du texte des traités les plus importants et notamment de ceux d'Utrecht [3], et de la nature même des choses. Cette ambiguïté

[1] « Art. 4. Pour faire la visite de quelque navire, sous pavillon chrétien, on enverra dans une chaloupe un pilote, homme intelligent, qui, arrivé à bord du navire, aura seul le droit d'y monter, et nul autre sous aucun prétexte. » Ordonnance russe du 31 décembre 1787. De Martens, *Rec.*, t. IV, p. 336.

[2] Voyez notamment le traité du 31 décembre 1786 et 11 janvier 1787, entre la Russie et la France, article 31. « ... Et, afin de prévenir tous désordres et violences, les hautes parties contractantes conviennent que les premiers ne pourront jamais envoyer *au delà de deux ou trois hommes dans leur chaloupe* à bord des derniers. . » Cette stipulation se retrouve littéralement dans le traité du 6-17 janvier 1787, entre la Russie et le royaume des Deux-Siciles.

[3] La rédaction de l'article 24, dans les deux traités de commerce et de navigation, entre la France et l'Angleterre, et entre la France et la Hollande, est la même. « ..... Et pourront envoyer leur chaloupe à bord du vaisseau marchand

se retrouve dans quelques écrivains. C'est par ce motif que j'ai cru devoir la détruire.

Mais, pendant l'opération de la visite, l'embarcation avec son équipage doit-elle rester auprès du navire visité, ou s'éloigner et rester au large? La présence, auprès d'un navire marchand, d'une chaloupe montée par un équipage nombreux, aguerri et armé, peut et doit nécessairement alarmer le petit nombre d'hommes qui sont à bord de ce navire désarmé; cependant je ne pense pas que la chaloupe soit tenue de s'éloigner et de se tenir au large. Il eût été plus prudent peut-être de prévoir et de régler cette circonstance, mais elle ne l'a pas été, et il me paraît impossible de rien ajouter aux prescriptions contenues dans les traités acceptés par tous les peuples navigateurs.

Les deux ou trois hommes du croiseur, arrivés à bord du navire visité, ont, à mon avis, si le bâtiment auquel ils appartiennent n'est pas un bâtiment de guerre proprement dit, mais seulement un corsaire, un devoir à remplir : c'est d'établir, aux yeux du capitaine neutre, leur nationalité, et le droit qu'ils ont de procéder à la visite, c'est-à-dire de parcourir l'Océan en armes, et de prendre part aux opérations actives de la guerre. Cette justification devrait se faire par l'exhibition du passe-port, du rôle d'équipage ou de toute autre pièce constatant la nationalité, et des lettres de marque émanées du souverain ou de ses délégués. Au reste, j'ai déjà fait remarquer que cette opinion, fondée sur des considérations tirées du droit primitif, m'est personnelle; qu'elle n'a été adoptée par aucun acte du droit international, car je ne donne pas ce nom au seul traité qui l'ait admise [1].

Le capitaine neutre doit exhiber aux hommes chargés de la visite ses papiers de bord, constatant la nationalité et la destination du navire, et, dans le cas seulement où il se dirige

qu'ils auront rencontré, et y entrer seulement au nombre de deux ou trois hommes... »

[1] La convention maritime du 17 juin 1801, imposée par l'Angleterre à la Russie, au Danemark et à la Suède.

vers un port ennemi du belligérant propriétaire du croiseur, ceux qui établissent l'innocuité des marchandises formant la cargaison. Il est, je ne dirai pas difficile, mais impossible de préciser quelles sont les diverses pièces nécessaires pour faire cette double justification. Hubner compte jusqu'à onze espèces de documents à produire par le neutre pour établir sa nationalité et la réalité de sa neutralité [1]. Lampredi en admet cinq seulement, dont trois relatifs à la nationalité, et deux à la cargaison [2].

La vérité, dans ce cas, est que le visiteur doit s'en rapporter à l'usage et à la loi de la nation neutre à laquelle appartient le navire, et non exiger la production de papiers analogues à ceux qui peuvent être prescrits par les règlements de son propre pays; parce que le neutre reste soumis exclusivement aux lois de son souverain, et que l'on ne peut lui demander d'autres justifications que celles reconnues par ces lois. Valin, qui ne peut être suspect de partialité en faveur des peuples pacifiques, pense qu'il suffit que les papiers produits par le capitaine neutre prouvent clairement les deux points qu'il doit établir, indépendamment de leur nombre et de leur forme [3]. Il réfute sur ce point l'opinion avancée par le chevalier d'Abreu, qui, au contraire, exige que toutes les pièces dont l'énumération est faite dans l'ordonnance espagnole, se trouvent à bord du neutre visité.

Lampredi, Azuni, de Martens, Massé, etc., sont également d'avis qu'il est impossible de fixer le nombre et la nature des

[1] Il faut remarquer qu'Hubner ne pense pas que ces onze pièces soient toutes indispensables, mais il pense devoir en donner le catalogue; il a d'ailleurs soin d'indiquer, après chaque pièce, le degré d'importance qu'il croit devoir y attacher. Voyez *De la saisie des bâtiments neutres*, t. II, IIe partie, ch. III, § 10.

[2] Voyez *Du commerce des neutres*, Ire partie, § 12, p. 161, note Ire de la traduction de M. Peuchet.

[3] « Au surplus, ces mots : *chartes-parties, connaissement, factures*, s'entendent, selon moi, distributivement et non collectivement, quoique M. le chevalier d'Abreu soit d'avis contraire sur cette matière, de manière qu'une charte-partie portant affrétement en entier du bâtiment suffit... . » *Commentaire sur l'ordonnance de* 1681, art. 5, tit. IX, liv. III, et surtout *Traité des prises*, ch. V, sect. III, §§ 2 et 3, etc.

pièces qui peuvent être exigées des capitaines neutres, pour remplir le double but de la visite. Elles doivent nécessairement varier, suivant les usages de la nation à laquelle appartient le bâtiment [1].

Un grand nombre de traités ont formellement désigné la pièce principale destinée à prouver la nationalité, c'est le passeport. Plusieurs vont même jusqu'à donner le modèle de ce document important, pour éviter toute discussion à ce sujet [2]. Les nations liées par de semblables actes doivent nécessairement les exécuter.

Sans pouvoir ni fixer le nombre des papiers de bord, ni déterminer leur valeur, il me paraît nécessaire d'examiner rapidement de quelle nature doivent être ces documents. La principale de toutes les pièces est celle qui est destinée à établir la propriété du navire entre les mains d'un sujet neutre, sa nationalité. En France, l'acte de francisation remplit parfaitement ce but, et doit suffire à l'égard des peuples avec lesquels il n'existe pas de conventions spéciales exigeant d'autres titres. En effet, cet acte n'est délivré que sur la présentation du titre de propriété, dont il analyse l'énoncé; il contient le nom du ou des propriétaires, le nom, la nature, les dimensions et le tonnage du bâtiment, enfin tous les

[1] Il est impossible de fixer le nombre de ces pièces, et il serait injuste d'en demander plus qu'il ne faut, pour faire foi que le navire et la cargaison ne sont pas sujets à confiscation. Ceci dépend des circonstances. Les preuves de la neutralité du navire doivent, il est vrai, être sans reproche; mais le seul passeport peut suffire pour la constater..... » De Martens, *Des armateurs*, ch. II, § 21, note *m*. « La justification de la propriété, neutre ou pacifique, se fait par les passeports, connaissements, factures et autres pièces de bord dont il est impossible de déterminer soit le nombre, soit la force probante. Leur effet et leur nécessité dépendent absolument des circonstances. » Massé, *Du droit commercial*, etc., t. 1er, l. II, ch. II, sect. II, § 5, n° 309.

[2] Voyez entre autres les traités des 17 février 1668, entre l'Angleterre et la Hollande, art. 8, Dumont, *Corps diplom.*, t. VII, p. 74; 11 avril 1713, les traités d'Utrecht, entre la France et l'Angleterre, la France et la Hollande; 6 février 1778, entre la France et les Etats-Unis d'Amérique, art. 27; 26 janvier 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 24; de Martens, *Rec.*, t. IV, p. 155; 30 septembre 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 17, etc.; même rec., t. VII, p. 96.

renseignements nécessaires pour constater son identité et sa nationalité [1]. En tout temps, le capitaine français doit avoir à bord l'acte de francisation. La loi exige même que l'acte de propriété lui-même soit toujours parmi les papiers de bord [2]. Le rôle d'équipage français constate le nom du navire, son signalement, son tonnage, les noms, prénoms, lieux de naissance et de résidence du capitaine, maître ou patron, et de chacun des hommes composant l'équipage. Il me paraît donc que, pour les navires français, l'acte de francisation et le rôle d'équipage suffisent pour établir complétement la nationalité.

La plupart des traités conclus avec les puissances étrangères, imposent aux Français l'obligation d'avoir en outre, en temps de guerre, un passe-port conforme à une formule convenue. Cette pièce me paraît surabondante, et par conséquent inutile; le rôle d'équipage est en réalité un passeport. Cependant les traités existent, ils sont conformes à la loi primitive et doivent par conséquent être exécutés. Toutes les fois que l'une des nations belligérantes sera signataire d'un pareil traité avec la France, les navires du commerce français devront être nantis, outre le rôle d'équipage et l'acte de francisation, d'un passeport conforme au modèle annexé à la convention.

A l'égard de la nature de la cargaison, elle peut se prouver facilement par les chartes-parties, les connaissements, les factures, etc.; ces pièces varient nécessairement, suivant les nations, suivant le commerce entrepris, les usages des pays de départ ou de destination. Le bâtiment affrété par un seul chargeur ne peut être tenu de présenter les mêmes pièces que celui qui serait chargé à la cueillette; dans le premier

[1] Voyez, sur les formalités à remplir pour l'obtention de l'acte de francisation et sur les énonciations qu'il doit contenir, Beaussant, *Lois de la marine marchande*, t. I, tit. X, ch. I, § 438.

[2] L'article 226 du *Code de commerce* exige que la capitaine ait toujours à son bord : 1° l'acte de propriété du navire; 2° l'acte de francisation; 3° le rôle d'équipage; 4° les connaissements ou chartes-parties; 5° les procès-verbaux de visite; 6° les acquits de payements ou à caution des douanes. Voyez aussi les art. 195, 222 et 225 de ce code.

cas, la charte-partie seule peut suffire; il est évident qu'il n'en peut être de même dans le second.

Il peut s'élever deux difficultés sur la justification de la propriété du navire; elles proviennent surtout de la prétention élevée par les belligérants de dicter des lois aux peuples pacifiques. Dans la plupart des règlements publiés par les nations en guerre, sur la course maritime, on remarque deux dispositions qu'il est important d'examiner. L'une déclare saisissable, et par conséquent de bonne prise, tout navire naviguant sous pavillon neutre, avec des papiers neutres réguliers, qui, ayant appartenu à l'ennemi, aurait été acheté par le neutre depuis le commencement de la guerre [1]. Il est impossible de reconnaître aux belligérants un pareil droit. Le commerce est libre entre les neutres et les peuples en guerre; cette liberté est illimitée, sauf les deux restrictions relatives à la contrebande de guerre et aux places assiégées, bloquées ou investies; elle s'étend à toute espèce de denrées, de marchandises et d'objets mobiliers sans exception. Les peuples

[1] Le règlement français du 23 juillet 1704 dispose, art. 7 : « Tout vaisseau qui sera de fabrique ennemie ou qui aura eu un propriétaire ennemi, ne pourra être censé neutre s'il n'en a été fait une vente, avant la déclaration de la présente guerre, par-devant les officiers publics qui doivent passer ces sortes d'actes, et si cette vente ne se trouve à bord enregistrée devant le principal officier du lieu du départ, et n'est soutenue d'un pouvoir authentique donné par le propriétaire, lorsqu'il n'a pas lui-même consenti la vente..... » L'article 7 du règlement de 1778 renouvelle cette disposition déjà rappelée dans celui de 1744. Ces trois actes exceptent les navires pris pendant la guerre et vendus après la déclaration de bonne prise. Dans ce cas, ils exigent que la capitaine représente les actes justificatifs de la prise, du jugement et de la vente. L'ordre du conseil britannique, du 11 novembre 1807, contient la même disposition, mais avec cette aggravation que toute vente de navire faite par l'ennemi, sans distinction de l'époque à laquelle elle a eu lieu, est déclarée nulle, et que, par conséquent, tout bâtiment ayant appartenu à l'ennemi, et quoique devenu propriété neutre, est soumis à la confiscation. Voyez cet acte dans le mémoire de 1812, *Pièce justificative*, n° 42, p. 157. Sur ce point, comme sur presque tous les autres, le règlement russe du 31 décembre 1787 est digne, par sa modération, de servir de modèle aux ordonnances des belligérants; il porte, art. 18 : « Quoiqu'un navire marchand, arrêté par un armateur russe, soit réellement de construction turque, aussitôt qu'il porte le pavillon neutre et que le capitaine, ainsi que l'équipage qui s'y trouvent, de même que les papiers et documents, prouvent évidemment la propriété neutre, on devra le reconnaître comme tout à fait neutre et ne point l'inquiéter plus longtemps.

pacifiques peuvent donc, quand ils le jugent convenable, acheter les navires marchands de l'une des parties engagées dans les hostilités, sans que l'autre partie ait le droit de se plaindre, sans surtout qu'elle ait le pouvoir de critiquer, d'annuler ces ventes, de considérer et de traiter comme ennemi, un bâtiment réellement neutre et régulièrement reconnu par le gouvernement neutre comme appartenant à ses sujets. Pour déclarer nul et sans valeur un contrat, il est indispensable que le législateur ait autorité, juridiction sur les parties contractantes. Il est donc nécessaire, pour qu'une pareille disposition ait son effet, de supposer que le belligérant possède le droit de juridiction sur les peuples neutres. Cela est impossible; la prétention des belligérants est un abus de la force.

Mais, dit-on, cette disposition a pour but de mettre obstacle à la collusion qui peut exister, qui existe trop souvent, entre les neutres et le belligérant le plus faible sur mer, au moyen de laquelle ce dernier, par des ventes simulées, parviendrait à mettre tous ses navires marchands à l'abri des chances de la guerre. Cette crainte n'est qu'un prétexte; mais, fût-elle fondée, je ne vois pas que le belligérant ait le droit de s'y opposer. La nation dont l'adversaire est forcé d'avoir recours à une pareille manœuvre, n'est pas propriétaire des navires vendus d'une manière réelle ou simulée; elle n'a pas encore fait la conquête, elle n'était même pas sur le point de la faire; l'acte de cession ne lui a donc enlevé aucun droit, ne lui a porté aucun préjudice. Le navire qui en était l'objet se trouvait ou dans un port ennemi, non bloqué, où le neutre pouvait, par conséquent, faire toute espèce d'opération commerciale, ou dans un port neutre sur lequel, dans aucun cas, le belligérant ne pouvait avoir aucune action; il était donc complétement hors sa puissance, et il était dans le commerce, par conséquent il pouvait être vendu et acheté. L'ennemi n'a pas le droit de s'opposer à cette vente vraie ou fausse, qui au reste ne le met pas en péril; il n'a pas le droit de l'apprécier, de la juger, ainsi que je viens de l'expliquer, de chercher à en connaître la réalité ou la simulation. Le bel-

ligérant, tant qu'il détient le navire en sa possession, tant qu'il n'en a pas été dépouillé par son adversaire, a le droit de vendre sa propriété ; le neutre a le droit incontestable de l'acheter, et en le faisant il ne porte atteinte ni à ses devoirs, ni aux droits de la guerre. S'il est réellement acquéreur, de quel droit peut-on le dépouiller de cette propriété, légitimement acquise ? Il serait au moins nécessaire d'examiner si la vente est sérieuse; mais le belligérant n'a pas le droit d'examiner l'acte ; il ne peut donc avoir celui de le déclarer nul sans examen.

La crainte de collusion n'est qu'un prétexte que les belligérants ont mis en avant pour étendre leurs droits, pour nuire aux neutres. Admettre leurs prétentions conduit naturellement, nécessairement à des conséquences fort graves, surtout pour les peuples qui ne reconnaissent pas la maxime : *Navire libre, marchandises libres.* En effet, si on admet la possibilité d'annuler la vente du navire, à cause de la possibilité de simulation, on est forcément amené à l'admettre pour les marchandises; la conséquence naturelle sera la confiscation de toutes les denrées du cru ou de fabrique de l'ennemi trouvées sur les navires neutres [1]; parce qu'elles ont dû être achetées depuis le commencement de la guerre, et que, la vente pouvant être simulée, elles sont réputées appartenir toujours à

[1] « Nous ne concevons pas sur quel fondement est établie cette distinction; si les neutres peuvent acheter ce qui leur plait des nations belligérantes, l'on ne voit pas la raison qui les empêcherait d'acheter des bâtiments marchands. Que si l'on dit que la probibition d'avoir des bâtiments ennemis, autrement que comme il vient d'être indiqué, est fondée sur la crainte de la collusion, puisque le neutre, à l'aide d'un contrat simulé, pourrait naviguer pour le compte de l'ennemi, il faudrait également défendre toutes les ventes d'objet de fabrique ennemie... » D'où l'on peut conclure que cette distinction n'est pas fondée sur la raison. Pourvu que la propriété d'un navire soit authentiquement prouvée en faveur d'un neutre, peu importe qu'il soit de fabrique ennemie, les belligérants n'ont aucun droit sur la propriété des neutres, quelle que soit la personne qui leur a transmis le droit. » Lampredi, *Du commerce des neutres*, 1re partie, § 12, note.

Il est nécessaire de faire remarquer ici que si les lois françaises et anglaises prohibent l'acquisition des navires construits à l'étranger, les lois espagnoles, portugaises, autrichiennes, suédoises, russes, turques, et celles de la plupart des nouveaux États de l'Amérique autorisent l'achat de bâtiments étrangers et les admettent, sous certaines conditions, à la naturalisation.

l'ennemi. La conséquence ne s'arrêtera pas là; un grand nombre de marchandises, ne provenant ni du cru ni de la fabrique de l'ennemi, peuvent lui avoir appartenu et devront être soumises à la confiscation, lorsqu'elles se trouveront à bord des navires neutres. On arrivera ainsi de proche en proche à réduire le commerce des peuples pacifiques au point où l'avaient réduit les Anglais en 1807, aux seuls produits de leur sol ou de leurs fabriques, transportés directement des lieux de production dans un port neutre [1], c'est-à-dire à ruiner ce commerce, à l'anéantir; but occulte, mais malheureusement réel, de tous les belligérants puissants.

Cependant, je dois faire remarquer que cette prétention, dont je viens de démontrer l'iniquité et les fatales conséquences, que cette prétention contraire aux préceptes de la loi divine, qui viole les droits des neutres et les devoirs des belligérants, est admise par l'usage des nations. Il n'existe, il est vrai, qu'un petit nombre d'actes du droit international secondaire qui l'aient sanctionnée [2]; mais elle reçoit généralement son exécution. Les navires achetés de l'un des belligérants par les neutres, après l'ouverture des hostilités, ne sont pas considérés comme neutres et sont soumis à la confiscation. Je suis étonné qu'Hubner ait adopté et soutenu cette prétention des peuples en guerre contre les neutres [3]. Un grand nombre

[1] Voyez notamment les art. 3 et 4 des règlements français de 1704 et 1744, l'art. 2 de la convention anglo-hollandaise du 22 août 1689, et surtout les ordres du conseil britannique des 2 janvier et 11 novembre 1807.

[2] Le traité de 1716, entre la France et les villes anséatiques, contient une clause ainsi conçue : « Pour que le navire soit réputé appartenir aux sujets des villes anséatiques, on est convenu qu'il faut qu'il soit de leur fabrique ou de celle d'une nation neutre : si, néanmoins, étant de fabrique ennemie ou ayant appartenu aux ennemis, il a été acheté avant la déclaration de guerre, soit par des sujets des villes anséatiques, soit par ceux d'une nation neutre, il ne sera point sujet à confiscation.. .. » L'art. 30 contient les formalités imposées pour prouver cette acquisition. Voyez Dumont, *Corps dip.*, t. VIII, p. 477. Voyez également plusieurs traités récents consentis par les puissances européennes et par les États-Unis avec les nouveaux États de l'Amérique méridionale. Plusieurs de ces actes contiennent cette stipulation.

[3] « Cela suffit si le bâtiment est de fabrique permise ou de la fabrication d'une nation neutre; mais s'il est de construction des peuples belligérants, il faut que l'on

d'autres publicistes l'ont nécessairement suivi dans cette voie.

Il existe cependant une exception en faveur des bâtiments pris par un belligérant sur son ennemi, déclarés de bonne prise, et vendus ensuite à un sujet neutre; mais dans ce cas, les ordonnances des peuples en guerre exigent que le capitaine représente la sentence qui déclare la prise valide et l'acte d'acquisition par le neutre. Je n'ai pas besoin de faire remarquer de nouveau que ces ordonnances n'ont, en réalité, aucune valeur internationale, et que l'usage abusif qu'elles ont consacré n'enchaîne pas les peuples indépendants; que par conséquent, les neutres peuvent toujours s'opposer, même par la force, à ce qu'il continue à recevoir son application.

La seconde disposition des lois intérieures des belligérants, qu'il me paraît essentiel d'examiner, est celle qui règle, ou prétend régler la composition de l'équipage d'un navire neutre, pour qu'il puisse être reconnu neutre et admis à jouir du traitement dû à cette qualité. D'après ces lois, un bâtiment ne peut prétendre, quelle que soit d'ailleurs la régularité de ses papiers, à la nationalité, s'il n'est commandé par un sujet de la nation dont il porte le pavillon, si tous les officiers majors, et au moins les deux tiers ou les trois quarts des hommes de l'équipage, ne sont pas de ce même pays. Tout ce que je viens de dire, en traitant la question précédente, sur l'iniquité de la prétention des belligérants à fixer les conditions de la neutralité, s'applique également à celle-ci. Il est impossible d'admettre que les peuples en guerre aient le pouvoir de déterminer la composition des équipages étrangers, et par conséquent de dicter des lois à des nations indépendantes. Les souverains neutres ne sont pas dépouillés par la guerre du droit de prescrire, comme ils le jugent conve-

puisse prouver qu'il a été acheté d'eux avant la déclaration de la guerre actuelle, ou qu'il a été pris sur eux et déclaré de bonne prise depuis cette déclaration. Dans le premier cas, il faut que les lettres de propriété soient accompagnées du contrat de vente ou d'achat en due forme, et dans le second cas, il faut, outre cela, que l'on produise un certificat comme quoi le navire en question a été effectivement déclaré de bonne prise, et, par conséquent, légitimement vendu. » *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, IIe partie, ch. III, § 10, nº 4.

nable, la composition des équipages des bâtiments nationaux; et, du moment que leurs sujets se conforment aux lois qu'ils ont rendues sur ce point, nul étranger n'a le droit de leur contester leur nationalité et les droits qui en découlent.

Cette prétention des belligérants est d'autant plus étrange que, le plus souvent, au moment même où les hostilités éclatent, ils modifient leurs propres lois de navigation relatives à la composition des équipages, et engagent des étrangers en plus grand nombre que pendant la paix ; que souvent, même à bord des corsaires, il se trouve des hommes recrutés dans tous les pays [1]. S'il était permis aux belligérants d'imposer une pareille loi aux neutres, il serait juste que tous les bâtiments armés par eux, qui ne rempliraient pas les mêmes conditions dans la composition des équipages, fussent saisis et condamnés comme pirates par les vaisseaux de guerre neutres. Outre que cette réciprocité ne serait qu'une justice, il faut remarquer que les neutres ont un intérêt beaucoup plus direct, beaucoup plus puissant, à ce que les corsaires belligérants aient des équipages régulièrement composés, que les belligérants ne peuvent en avoir à la manière dont les navires neutres sont montés. Les armateurs sont, par suite d'un usage abusif sans doute, mais sont réellement chargés de la visite des bâtiments neutres ; ils disposent de la liberté, de la propriété des peuples pacifiques : ces derniers pourraient donc réclamer avec justice une sorte de police sur la composition des équipages de ces bâtiments armés. Cette demande serait repoussée, et avec raison, à cause de l'indépendance du belligérant; mais elle serait beaucoup moins mal fondée que la prétention des nations en guerre, dont le seul intérêt, dans ce cas, est de gêner, de ruiner le commerce neutre, et d'en-

[1] Voyez l'acte du parlement anglais, 13, George III, chap. II, qui donne au roi le pouvoir permanent de dispenser les armateurs de l'accomplissement des règles posées dans l'*Acte de navigation* sur le nombre des étrangers qui peuvent être admis dans les équipages de ces bâtiments, et le statut 17, George III, ch. XXXIV, ainsi que ceux rendus chaque année sur ce point, jusqu'en 1782. Pour la France, voyez l'article 10, ch. II du règlement du 2 prairial an XI, qui déroge à cet égard aux lois de navigation et autorise l'infraction des règles admises en temps de paix.

courager les armateurs en leur donnant la possibilité de faire un plus grand nombre de prises sans combattre. En réalité, de pareilles lois sont nulles, et ne peuvent recevoir leur exécution que par suite d'abus de la force.

Les traités anciens ne font aucune mention de la composition des équipages ; mais plusieurs conventions récentes stipulent expressément de quelle manière elle devra être faite, pour qu'un navire puisse réclamer la nationalité neutre [1]. Ces traités, qui d'ailleurs ne me paraissent en rien contraires au droit primitif, doivent être fidèlement exécutés par les peuples qui les ont souscrits; mais ils ne sauraient, dans aucun cas, être opposés à ceux qui ne les ont pas consentis, ni former une jurisprudence.

Ce qui précède s'applique également à toutes les conditions que les belligérants ont cru pouvoir imposer aux navires neutres pour reconnaître leur nationalité [2]. Toutes ces lois sont nulles et attentatoires à l'indépendance des peuples pacifiques. Ils peuvent, je dirai même qu'ils doivent, résister à leur exécution, même par les armes; car c'est un devoir pour les nations neutres de défendre leur indépendance, ou de la reconquérir lorsqu'ils l'ont laissé usurper par un belligérant.

En résumé, sauf le cas où le nombre et la teneur des docu-

[1] Presque tous les traités conclus par la France, les autres souverains de l'Europe, et les États-Unis avec les nouveaux États de l'Amérique du Sud, contiennent une clause spéciale sur ce point: il me suffira de citer textuellement celui du 6 juin 1843, ratifié le 9 novembre 1844, entre la France et la république de l'Équateur; l'art. 43 porte : « Seront considérés comme équatoriens tous les bâtiments construits dans le territoire de l'équateur..... pourvu que les propriétaires, le capitaine et les trois quarts de l'équipage soient équatoriens. » Murhard, *Recueil*, t. V, p. 404. Plusieurs de ces traités contiennent un article séparé qui, attendu le peu de développement de la marine des nouveaux États, leur accorde un délai pendant lequel ils sont affranchis de l'exécution de ces deux conditions.

[2] Je me contenterai de citer le règlement français de 1778. L'art. 3 exige dans les termes impérieux d'un souverain qui commande à ses sujets, et ce sous peine de confiscation, qu'il n'ait été distrait ni jeté à la mer aucun papier. L'art. 4 limite à un seul voyage la validité du congé ou passeport. Une disposition de l'art. 6 fixe les conditions que doit remplir le capitaine neutre né en pays étranger, pour être réputé sujet de son souverain, etc.

ments ont été réglés par des traités spéciaux, les pièces à produire par les bâtiments neutres visités, pour établir leur nationalité, et, lorsqu'il y a lieu, la nature de leur chargement, sont uniquement celles prescrites par la loi de leur pays; le belligérant ne doit pas en exiger d'autres. Les papiers délivrés par les fonctionnaires neutres compétents font foi absolue; le croiseur n'a pas le droit de les examiner, de les discuter. Émanés de l'autorité souveraine neutre, il n'appartient à aucun étranger de les critiquer : ce sont des actes souverains; vouloir les soumettre à une appréciation serait porter atteinte au droit de souveraineté, la soumettre à une autre souveraineté. C'est pourquoi je repousse l'idée émise par Lampredi, qui veut que les papiers des navires neutres soient visés par les consuls belligérants du port de départ [1]. La juridiction du souverain neutre est complète par elle-même; elle n'a pas besoin d'être complétée par une autorité étrangère.

On comprend parfaitement que cette manière de procéder à la visite, la seule légitime, limite beaucoup les chances de butin jetées en appât aux corsaires, et qu'elle exige d'eux des précautions qu'ils ne sont pas dans l'usage de prendre, et même des connaissances qu'ils ne possèdent pas toujours, ou plutôt qu'ils ne possèdent jamais. Le souverain qui les autorise est responsable de leurs actes [2]; mais il peut, s'il en a la volonté, ce qui est rare, prévenir tous les abus et punir tous les crimes de lèse-nation qui se commettent sans cesse, et presque toujours sous sa protection. Un des moyens les plus efficaces est de délivrer à chaque armateur un extrait de tous les traités existants avec les puissances neutres, et les modèles des pièces de bord que chaque nation remet aux capitaines de ses navires.

[1] « Tous les papiers de mer doivent être authentiques et attestés par des officiers publics. Il est bon aussi qu'ils soient visés par les consuls des nations belligérantes, s'il s'en trouve dans le port où le navire met à la voile. » *Du commerce des neutres*, § 12, p. 163, note.

[2] Voyez sur cette responsabilité, ci-après au titre *Des prises*.

Cette double précaution permettra au capitaine du corsaire de savoir la conduite qu'il doit tenir envers les bâtiments de chaque nation neutre, et, s'il ne connaît pas la langue de cette nation, de juger par la comparaison la régularité au moins apparente des lettres de mer. Cette idée n'est pas nouvelle; elle a déjà été mise en pratique, pour la première partie du moins, par une nation belligérante. Le règlement hollandais, du 26 janvier 1781, est formel sur ce point; il veut qu'il soit remis à chaque vaisseau de guerre et à chaque corsaire un extrait des traités existants entre la Hollande et les nations neutres [1]. Malheureusement cet exemple n'a pas été suivi par les autres puissances.

L'opinion que j'énonce sur la foi due aux documents émanés des autorités neutres n'est pas une innovation: j'ai déjà établi qu'elle résultait du droit secondaire et se retrouvait même dans le traité des Pyrénées [1659] [2]. La France et les nations maritimes l'ont reconnue; malheureusement elle n'est pas toujours pratiquée très-exactement, ou plutôt elle l'est très-rarement : c'est à cette exécution loyale et consciencieuse que je rappelle les nations.

Aussitôt que le capitaine neutre a fourni aux visiteurs la preuve de sa nationalité, et, lorsqu'il y a lieu, de l'innocence de la cargaison, les deux ou trois hommes montés à son bord doivent se retirer et le laisser libre de continuer sa route. Ils ne peuvent rien accepter, rien exiger, rien prendre, à quelque titre que ce soit, à bord du neutre. la moindre infraction à ce

[1] L'article 8 de ce règlement, après avoir recommandé expressément aux croiseurs de se conformer aux traités existants, se termine ainsi : « Ordonnons pour le même effet à notre conseil à l'amirauté d'avertir particulièrement tous les capitaines de guerre, tant de l'État que des particuliers qui armeront sur des commissions de Son Altesse, d'interpréter convenablement le susdit article 3, et de leur remettre les extraits desdits traités, avec ordre de se régler précisément en conséquence. » De Martens, *Rec.*, t. III, p. 276.

[2] Voyez ci-dessus, ch. Ier, sect. II, le texte de ce traité. L'article 17 se termine par ces mots : « auxquels passeports et lettres de mer se devront donner entière foi et créance.. » Le traité de 1668 entre l'Angleterre et la Hollande, ceux d'Utrecht de 1713, etc., contiennent la même stipulation et à peu près dans les mêmes termes.

devoir serait un acte de piraterie. Toutes les nations sont d'accord sur ce fait, et presque toutes les lois intérieures contiennent des dispositions précises à cet égard. Si, au contraire, le capitaine du navire visité ne produit pas les pièces nécessaires pour établir sa nationalité; si, destiné pour un port ennemi, il résulte de ses papiers qu'il se trouve à son bord des marchandises de contrebande de guerre, ou si, dans ce cas il ne peut produire de pièces propres à établir l'innocence de son chargement, le croiseur peut l'arrêter et le conduire au port de sa nation le plus voisin, ou même, lorsqu'il y est autorisé, dans un port neutre, pour le faire juger et condamner s'il y a lieu.

Dans le premier cas, c'est-à-dire lorsque la nationalité n'a pu être établie, le navire et la cargaison peuvent être considérés comme bonne prise, et par conséquent confisqués. La plupart des lois intérieures prononcent cette peine. Le traité du 30 septembre 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, contient sur ce point une clause pleine de modération et d'équité, qui devrait être adoptée par toutes les autres nations. Elle prescrit l'arrestation du navire et le soumet au jugement; mais elle admet la preuve de la nationalité tirée de pièces qui n'existaient pas à bord du navire, et produites après la saisie [1]. Les lois intérieures des belligérants, au contraire, repoussent de l'instruction toute pièce, tout document qui ne se trouvait pas à bord au moment de la saisie [2].

[1] Le § 3 de l'article 17 de ce traité est ainsi conçu : « Si le navire est trouvé sans avoir le passeport et les certificats ci-dessus exigés (les pièces destinées à établir la nationalité du navire et l'innocuité de la cargaison), l'affaire sera examinée par les juges compétents, et s'il constate par d'autres documents ou preuves admissibles par l'usage des nations, que le navire appartient à des citoyens de la partie neutre, il ne sera pas condamné, et il sera remis en liberté avec son chargement, la contrebande exceptée, et aura la liberté de poursuivre sa route. »

[2] L'article 11 du règlement français de 1778 est ainsi conçu : « Veut Sa Majesté que, dans aucun cas, les pièces qui pourraient être rapportées après la prise des bâtiments ne puisse faire aucune foi ni être d'aucune utilité, tant aux propriétaires desdits bâtiments qu'à ceux des marchandises qui pourraient y avoir été chargées; voulant Sa Majesté qu'en toutes occasions, l'on n'ait égard qu'aux seules pièces

Enfin, si le navire n'a été arrêté que faute de produire une preuve suffisante qu'il ne porte pas de marchandises de contrebande de guerre, il doit être relâché ainsi que toute sa cargaison, lorsque, de la vérification faite au port, il résulte qu'il n'existe à bord aucune denrée prohibée. Toutes les questions relatives à la saisie et à la prise des bâtiments neutres seront examinées dans le titre suivant.

SECTION II.

Limites de la visite quant aux lieux et au temps.

Ce que j'ai dit dans le chapitre Ier, en parlant de la visite en général, montre déjà quelles sont les limites qui doivent lui être assignées quant aux lieux. En effet, le but de la visite étant de reconnaître la nationalité et la neutralité réelles du bâtiment rencontré, afin, s'il est ennemi, de pouvoir s'en emparer; s'il est neutre, mais infidèle à son devoir, de paralyser l'acte d'hostilité par lui projeté, en empêchant la contrebande de guerre de parvenir chez l'adversaire ; il est évident que la visite peut être exercée dans les lieux où il y a intérêt à connaître le navire aperçu ou rencontré, et dans tous ceux où il est permis d'exercer les actes d'hostilité. Ainsi, le belligérant peut visiter les bâtiments portant pavillon neutre, dans la mer territoriale soumise à son propre souverain, dans la mer territoriale de son adversaire, et à la haute mer. Le seul lieu où il ne puisse user du pouvoir que lui a concédé la loi secondaire est celui où les hostilités sont interdites, où toutes les nations, quelle que soit l'inimitié qui les divise, doivent vivre en paix, c'est-à-dire les eaux soumises à la juridiction des peuples neutres. Dans cet espace privilégié, où tout acte de guerre est sévèrement défendu, où la juridiction

trouvées à bord. » Le règlement russe de 1787 ne contient pas cette clause, que je ne veux pas examiner ici; mais les ordonnances des autres puissances et l'usage adopté sont conformes à la loi française.

étrangère et pacifique du souverain s'étend sur tous les rapports extérieurs des bâtiments qui s'y trouvent, le pouvoir de faire la visite, le droit de visite, droit né de la guerre, ne peut être exercé. Le respect dû au souverain territorial y met un obstacle insurmontable. Tous les navires rassemblés dans le lieu neutre sont sous la protection de la nation neutre; tous, quant à leurs rapports entre eux et avec les habitants, sont sous sa juridiction. La visite est un acte évidemment extérieur, il se trouve donc régi par la loi du territoire. Il suffit d'énoncer ce principe, il ne peut soulever aucune discussion. Il est reconnu par tous les peuples, par tous les publicistes [1].

Quelques nations prétendent que les corsaires de l'un des belligérants ne peuvent entrer ni dans les rivières ennemies ni dans les espaces de mer avoisinant les ports, et marqués par des balises; qu'ils doivent s'abstenir de tout acte d'hostilité dans ces lieux. Cette question ne peut être discutée en cet endroit. Si une pareille défense était fondée, il est évident que, par la même raison, le droit de visite se trouverait limité comme le droit de guerre, et que les corsaires ne pourraient l'exercer ni dans les fleuves et rivières de l'ennemi, ni dans les parties de la mer territoriale marquée par des balises. Je me contenterai de faire remarquer que je ne saurais admettre cette distinction, et que, dans mon opinion, la visite des bâtiments portant pavillon neutre est permise sur toutes les eaux soumises à l'ennemi, sans aucune exception.

Le droit de visite est un droit de guerre, qui, comme je l'ai déjà établi, ne peut être exercé que pendant la guerre; d'un autre côté, je crois avoir prouvé que la guerre n'existe, à l'égard des peuples neutres, que lorsque le belligérant a rempli certaine formalité essentielle, lorsqu'il a fait connaître officiellement à ces peuples le commencement des hostilités [2]. Ce n'est que par cette notification que la guerre devient régu-

[1] Voyez ci-dessus la discussion relative au pouvoir du souverain territorial sur les navires étrangers dans les ports, tit. VI, ch. I, sect. I, et ch. II, sect. I et II, t. I, p. 287 et 351.

[2] Voyez ci-dessus, tit. III, ch. I, sect. II, § 1, t. I, p. 132.

lière; elle seule donne naissance aux devoirs que le nouvel état de choses impose même aux nations qui veulent y rester étrangères. De ce double principe découle la conséquence que la visite, mode d'exercice du droit de la guerre, envers les neutres, ne peut avoir lieu que lorsque la guerre est régularisée à leur égard, c'est-à-dire lorsqu'elle a été notifiée. Il arrive souvent, et on ne saurait trop le déplorer, que deux nations commencent les hostilités avant la déclaration; la guerre existe de fait, mais le droit de la guerre n'est pas encore ouvert. Les nations étrangères, dont la volonté est de rester neutres, ne reconnaissent pas et ne peuvent pas reconnaître cet état, qui n'est plus la paix, qui n'est pas encore la guerre, comme susceptible de leur imposer les devoirs que la guerre régulière peut seule faire naître. Elles ne sont pas encore tenues de s'abstenir des commerces prohibés; elles ne sont pas encore réellement neutres, parce qu'à leur égard la paix n'a pas cessé d'exister. Il est donc impossible que la visite puisse être faite.

Si on admettait que la visite pût être exercée sur les navires neutres avant la déclaration officielle de la guerre, ces bâtiments pourraient, sans avoir négligé aucun des devoirs prescrits en temps de paix, devoirs qui ne sont relatifs qu'à leur propre souverain, se trouver dans l'impossibilité de prouver leur nationalité, de la manière et dans la forme que les belligérants peuvent l'exiger. En effet, ils n'avaient besoin de remplir que les formalités ordinaires, et non celles qui sont prescrites en général, ou par des traités spéciaux en temps de guerre.

Si on suppose que des hostilités éclatent entre l'Angleterre et la Russie, la guerre n'étant pas encore déclarée, n'étant pas notifiée aux autres peuples, un navire français, muni de son acte de francisation et de son rôle d'équipage, est parfaitement en règle en temps de paix; il prend la mer avec ces deux pièces; s'il doit être soumis à la visite, il est dans l'impossibilité de prouver sa nationalité au croiseur, parce qu'aux termes des traités, il doit en outre être porteur d'un passe-

port spécial dont la forme est déterminée ; il se trouve par conséquent dans le cas d'être saisi et condamné comme bonne prise. Il est évidemment impossible d'admettre une pareille conséquence, à l'égard d'un navire étranger qui n'a manqué à aucun de ses devoirs, qui n'a commis aucune offense envers le bâtiment qui fait la visite.

Si la saisie ne peut pas avoir lieu dans le cas même où la nationalité n'est pas régulièrement établie, la visite est complétement inutile ; c'est-à-dire que le belligérant n'a pas le pouvoir de la faire, parce que ce pouvoir ne lui a été concédé par la loi secondaire que pour le cas seulement où il pouvait servir à assurer l'exercice de ses droits de guerre. Ce que je dis de la nationalité s'applique également à la nature de la cargaison, soit pour justifier qu'elle ne contient pas de contrebande, soit même qu'elle en contienne, parce que tant que la guerre n'est pas régularisée, elle n'existe pas à l'égard des peuples étrangers aux hostilités, qu'il n'y a par conséquent ni neutre, ni contrebande de guerre [1].

On peut donc dire que le pouvoir du belligérant n'existe pas avant la notification du commencement de la guerre aux peuples étrangers, que cette notification lui donne naissance. En traitant de la saisie, nous examinerons les questions relatives aux navires qui, ayant pris la mer avant la notification, sont ensuite rencontrés et visités par les belligérants, et se trouvent dans l'impossibilité de justifier complétement leur nationalité ; ou même sont chargés de contrebande de guerre destinée à l'ennemi du croiseur.

Si le droit de visite prend naissance avec la notification, c'est-à-dire l'acte de régularisation de la guerre, il s'éteint avec la guerre, c'est-à-dire au moment même de la signature du traité qui met fin aux hostilités, sans qu'il soit nécessaire d'attendre la notification du changement survenu dans l'état

[1] Voyez ci-dessus, tit. III, ch. I, sect. II, t. I, p. 132, et ci-après, tit. XIII. Le conseil d'État français, jugeant en matière de prise, a, conformément à l'avis du ministre des affaires étrangères, consacré cette doctrine dans l'affaire du navire brésilien *le Comte-de-Thomar*.

des deux nations La raison de cette différence est simple; l'avénement d'un état de choses exceptionnel, qui impose à des étrangers des devoirs nouveaux, des obligations extraordinaires, doit être dénoncé officiellement; le retour à l'état normal n'a pas besoin de cette formalité; les neutres rentrent dans l'exercice plein et entier de leur indépendance un instant restreinte par la guerre; ils y rentrent par la force même de l'événement. En fait, il serait absurde de soumettre le neutre à la visite, c'est-à-dire à l'exercice d'un droit de guerre, alors que les belligérants eux-mêmes ont cessé d'y être soumis, alors que la guerre n'existe plus, qu'il n'y a plus par conséquent ni belligérants ni neutres. D'ailleurs, le belligérant, partie au pacte de paix, qui par conséquent ne peut l'ignorer, est dépouillé du pouvoir d'opérer la visite. Ce sont sans doute ces divers motifs qui ont servi de fondement à l'usage international, usage d'après lequel l'ouverture des hostilités doit être dénoncée, et le retour de la paix ne l'est jamais.

Mais le droit de visite continue-t-il d'exister pendant les trêves, les suspensions d'hostilités, qui ne sont pas encore la paix, mais qui souvent la précèdent, ou qui même peuvent avoir d'autres causes, un autre but? Cette question présente quelques difficultés. Pour l'affirmative et en faveur des belligérants, on peut dire que la paix n'est pas rétablie; que l'état de guerre continue d'exister, avec toutes ses conséquences; que la seule différence de cette position à la guerre complète est l'abstention des faits actifs de la guerre; mais que cette suspension des actes d'hostilité n'est que momentanée, et que la guerre peut ou doit reprendre bientôt toute sa force. En conséquence, chacune des parties a un intérêt puissant à ce que son adversaire n'emploie pas le temps de l'armistice à se fortifier, à se mettre plus en état de reprendre les hostilités avec plus de vigueur, avec de plus grandes chances de succès. Les deux nations, bien que ne se livrant plus de combats, sont toujours belligérantes; la guerre est suspendue, mais non terminée; cette suspension n'est pas l'état de paix, mais un moment d'arrêt, de repos, pendant lequel les faits de

guerre ne doivent plus être commis, bien qu'en réalité la guerre existe toujours. Elles ne peuvent donc pas permettre aux neutres de transporter chez leur adversaire des munitions de guerre, des armes et autres objets de contrebande, et, pour parvenir à mettre obstacle au transport des objets prohibés, elles continuent à avoir le droit de visiter les navires, sinon pour exiger la justification de la nationalité, du moins pour la vérification de la cargaison. Cette argumentation a une apparence de raison, mais elle n'en a que l'apparence.

Dans mon opinion, la suspension des hostilités, lorsqu'elle est générale, c'est-à-dire lorsqu'elle embrasse tout le territoire, toutes les armées des belligérants, toutes les opérations de la guerre, suspend le droit de visite, quelle que soit d'ailleurs sa cause, quelle que soit sa durée. La visite a un double but, vérifier la nationalité du navire rencontré, pour savoir s'il n'est pas un ennemi déguisé, pour exercer à son égard le droit de la guerre, s'en emparer; s'assurer si le neutre remplit son devoir, s'il ne cesse pas par sa conduite d'être réellement neutre, pour devenir ennemi. En cas de suspension des hostilités, la première partie, la plus importante du but de la visite, n'existe plus. Le belligérant n'a plus aucun intérêt à connaître la nationalité des navires rencontrés, parce que, fussent-ils des ennemis cachés sous le pavillon neutre, il ne peut plus ni les attaquer, ni s'en emparer. De plus, il ne peut plus être attaqué par eux; d'où il résulte que sa sécurité personnelle, que son droit de guerre ne sont plus compromis; que par conséquent il ne peut plus élever la prétention d'exercer un pouvoir basé sur sa sûreté et le besoin de poursuivre son ennemi.

A l'égard de la seconde partie du but de la visite, elle a également cessé d'exister. Du moment où les hostilités cessent, nulle espèce de commerce n'est prohibée par la loi internationale; le neutre, si on peut encore lui donner ce nom, n'a plus à remplir aucun des devoirs que lui imposait l'état de guerre. Le double but qui a fait admettre le droit de visite n'existant plus pendant la trêve, il est évident que le droit

ui-même cesse d'exister. Le neutre est rentré dans l'exercice complet de son indépendance. Une flotte, une division navale de l'un des belligérants rencontre un ou des bâtiments ennemis chargés de munitions de guerre achetées à l'étranger, elle doit les respecter ; elle rencontre une escadre ennemie beaucoup plus faible, qu'elle pourrait détruire facilement, et par ce fait affaiblir considérablement l'adversaire ; elle doit la respecter. Et on voudrait qu'elle eût le pouvoir d'arrêter un bâtiment neutre, de chercher à son bord s'il y a des objets de contrebande, et de les confisquer s'il s'en trouve, pour empêcher que l'ennemi se fortifie? Cette conduite serait une absurdité, et la loi des nations, loi basée sur la loi divine, ne contient pas, n'autorise pas d'absurdités. Il est donc impossible, pendant les suspensions d'armes, de soumettre les peuples neutres, pacifiques ou amis, comme on les appelle souvent, à la visite et aux suites de la visite, à la saisie, à la prise, à la confiscation ; alors que les belligérants eux-mêmes n'y sont pas soumis, alors qu'ils peuvent naviguer librement et sans craindre aucun trouble de la part de leur ennemi.

Si on admettait que la visite fût permise pendant les armistices, il faudrait également faire naître ce droit, dès qu'une difficulté sérieuse s'élèverait entre deux nations, et menacerait d'amener entre elles une rupture plus ou moins prochaine ; car, dans ce cas aussi, chacun des futurs belligérants a le plus grand intérêt à empêcher son ennemi de se fortifier, de s'approvisionner en armes, en munitions de guerre ; s'il est vrai, ce que je conteste, que le commerce neutre puisse fournir ces divers objets en quantité suffisante pour mettre un peuple en état de soutenir une guerre. Ces diverses raisons me paraissent péremptoires, et me déterminent à conclure que le droit de visite est suspendu pendant tout le temps que les hostilités elles-mêmes sont suspendues [1].

En résumé, la visite est limitée aux lieux où les hostilités sont permises et au temps où l'état de guerre est régulier à

[1] Voyez ci-après, tit. XIII. *De la saisie des navires neutres.*

l'égard des peuples neutres, c'est-à-dire où cet état est officiellement dénoncé.

SECTION III.

De la visite en temps de paix [1].

La nature même de la visite, son origine, le double but de sa création par la loi secondaire, prouvent d'une manière évidente que c'est un pouvoir concédé au belligérant pour l'exercice de son droit de guerre, qui par conséquent ne peut exister que pendant la guerre. En temps de paix, il n'y a pour aucun navigateur nécessité de reconnaître le navire qu'il rencontre à la haute mer, il n'y a nul intérêt à savoir si le pavillon qu'il porte est sincère ou simulé. Le bâtiment de guerre de la nation à laquelle appartient ce pavillon, qui par conséquent a juridiction sur le navire marchand qui le porte, a seul droit de le vérifier. Sauf cette exception, qui n'en est pas une, puisque nous nous occupons de droit international, et que, dans ce cas, il s'agit du droit privé d'une nation, nul, en temps de pàix, n'a le droit ou le pouvoir de vérifier la nationalité du bâtiment par lui rencontré à la mer. Il faut remarquer que, lorsqu'il n'existe pas de guerre, les nations n'ont aucun devoir réciproque autre que les devoirs d'humanité; qu'il n'existe entre elles aucun devoir susceptible de les lier les unes envers les autres, aucun droit en faveur de l'une sur l'autre; en un mot, elles sont complétement et parfaitement indépendantes. Il n'y a plus ni neutres ni belligérants, ni ennemi déguisé à craindre ou à attaquer, ni par conséquent de nationalité à constater. Il n'y a plus de restriction à la liberté de commerce, plus de contrebande de guerre; une nation ne peut plus manquer à son devoir envers une autre; il n'y a donc plus de chargement à vérifier. La visite, désormais sans

[1] Sur cette question, voyez mon *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international*, 4e période, ch. I, sect. II, § 7.

but avoué et reconnu par le droit international secondaire, ne serait autre chose qu'un acte de suprématie, un attentat contre l'indépendance des nations que l'on voudrait y soumettre.

Cependant plusieurs traités récents, conclus par les nations européennes dans le but de mettre fin au commerce d'esclaves, qui se faisait sur les côtes d'Afrique, et connu sous le nom de *traite des noirs*, ont admis le droit de visite réciproque en temps de paix [1]. Presque tous vont même plus loin, ils reconnaissent le droit de recherches, c'est-à-dire ce prétendu droit qu'aucun acte solennel n'a reconnu, même pendant la guerre. Quoique les limites que je me suis tracées, excluent de cet ouvrage le droit maritime de la paix, je crois cependant devoir parler succinctement des dispositions anormales de ces traités. Les stipulations y contenues pourront être plus tard invoquées pendant la guerre; d'ailleurs cette question a excité dans le monde une controverse si vive, qu'il me paraît utile d'examiner le fond même de la question. Je ne m'occuperai ici que de la visite simple, c'est-à-dire du pouvoir concédé à un bâtiment de guerre étranger, d'arrêter un navire, de monter à bord et de vérifier, par l'inspection des papiers, s'il appartient réellement à la nation dont il a arboré le pavillon; de *l'enquête du pavillon*. Quant aux recherches autorisées par plusieurs des traités dont il est question, j'en parlerai dans la suite [2].

Je ne veux pas rechercher les intentions sinon secrètes, du moins non avouées, de la nation qui depuis trente ans,

[1] Voyez traités, 22 janvier 1815, Angleterre et Portugal; 23 septembre 1817 et 1835, Angleterre et Espagne; 4 mai 1818, 31 décembre 1822, et 5 janvier 1823, Angleterre et Hollande; 6 novembre 1824, Angleterre et Suède; 30 novembre 1831, Angleterre et France; 22 mars 1833, entre les mêmes puissances; 26 juillet 1834, accession du Danemark aux traités ci-dessus; 8 mars 1834, accession de la Sardaigne; 9 juin 1837, accession de Hambourg; 14 février 1838, accession des Deux-Siciles; 24 novembre 1837, accession de la Toscane; 20 décembre 1841, traité entre l'Angleterre, l'Autriche, la Prusse, la Russie et la France, non ratifié par cette dernière puissance; 2 juillet 1842, Angleterre et Portugal, 29 mai 1845, traité entre l'Angleterre et la France pour remplacer ceux de 1831, 1833 et 1841.

[2] Voyez ci après, tit. XII, *Des recherches*.

voilant ses desseins sous le masque de l'humanité, a proposé les mesures dont il s'agit, et en a poursuivi l'exécution avec une persévérance admirable chez un peuple, alors même qu'elle s'applique à des vues hypocrites et ambitieuses.

J'ai toujours regardé le commerce des esclaves comme essentiellement contraire aux lois de l'humanité, et son abolition comme un but vers lequel devaient tendre les efforts de la civilisation [1]. Mais, quelle que soit la réprobation morale qui, à mes yeux, s'attache à la traite des noirs, à ce commerce que je regarde comme une violation de tous les devoirs de l'humanité et de la religion, il n'était pas nécessaire de fouler aux pieds les droits les plus sacrés des peuples, pour atteindre le but proposé. Je dirai plus : si malheureusement ce sacrifice était indispensable pour y parvenir, je n'hésiterais pas à déclarer qu'il était plus favorable, à l'espèce humaine tout entière, de manquer le but, que de consentir les traités de visite en temps de paix, que de sacrifier l'indépendance de toutes les nations. Mais au reste il n'en était rien; la visite, même escortée des recherches, est impuissante pour abolir la traite; vingt-cinq années d'expérience l'ont suffisamment prouvé.

Le seul traité qui ait admis en temps de paix la visite proprement dite, c'est-à-dire l'enquête du pavillon dégagée des recherches, est celui du 29 mai 1845, entre la France et l'Angleterre [2]. Aux termes de ce traité, chacune des deux nations concède à l'autre les pouvoirs qu'elle possède sur les navires

[1] Voyez un opuscule publié par moi en mars 1840, sous ce titre : *Plan de colonisation des possessions françaises dans l'Afrique occidentale.*

[2] Le traité du 29 mai 1845 fut conclu entre la France et l'Angleterre pour remplacer les conventions de 1831 et 1833, et surtout le traité de 1841, dont le gouvernement français avait refusé la ratification. L'article 2 porte : « Lesdites forces navales françaises et anglaises agiront de concert pour la suppression de la traite des noirs.... Elles exerceront, à cet effet, pleinement et complétement tous les pouvoirs dont la couronne de France et celle de la Grande Bretagne sont en possession pour la répression de la traite des noirs, sauf les modifications qui vont être indiquées.... »

de ses sujets, c'est-à-dire le droit de vérifier si le pavillon arboré appartient réellement au bâtiment sur lequel il flotte. Il me paraît facile d'établir que, d'après la loi primitive, le droit de visite n'existe pas et ne peut exister en temps de paix, que sa création est une violation de cette loi inaltérable.

Les nations sont à l'égard les unes des autres dans un état d'indépendance absolue. Aucune d'elles n'a de juridiction sur l'autre, aucune ne peut être tenue à se soumettre aux lois de l'autre; cette indépendance existe surtout en temps de paix. Lorsque les hostilités éclatent, cette indépendance ne cesse pas d'exister entière, complète ; seulement, comme le belligérant a le droit absolu de nuire à son adversaire, il est indispensable qu'il puisse connaître cet adversaire; c'est pour satisfaire à ce besoin, c'est pour lui permettre d'exercer son droit de guerre, que le pouvoir de faire la visite des bâtiments neutres lui est accordé. Mais le pouvoir cesse dès que le motif, qui l'a fait accorder par le droit secondaire, cesse lui-même, c'est-à-dire, dès que la guerre n'existe plus.

Le souverain d'une nation est appelé à appliquer les lois de cette nation à ses navires marchands, à les protéger et à les maintenir dans l'obéissance, comme toutes les autres portions du territoire dont ces navires sont une partie intégrante. Il est de son devoir de veiller à ce qu'aucun étranger ne se serve indûment du pavillon, propriété de la nation, marque de sa souveraineté. Ce pouvoir, comme tous ceux dont il est revêtu, il l'exerce soit par lui-même, soit par ses délégués, par les commandants des vaisseaux de guerre. Le souverain légitime, dont ils sont les agents directs, a le droit de juridiction sur tous les navires qui portent les couleurs de la nation : il peut les visiter, leur dicter des lois, punir les habitants de ces colonies flottantes, etc. Les commandants des vaisseaux de l'État, investis, d'une manière plus ou moins complète, des pouvoirs du souverain, ont donc le droit incontestable d'arrêter en pleine mer, de visiter tous les navires marchands portant le pavillon de leur nation.

Mais le souverain peut-il déléguer ce pouvoir à des bâtiments de guerre étrangers, et par conséquent non soumis à ses lois, à sa juridiction? C'est ce droit de cession que je conteste, parce qu'il n'est autre que la soumission d'une nation à une nation étrangère, c'est-à-dire, l'anéantissement de l'indépendance de la première au profit de la seconde.

La cession par un peuple de cette portion de son droit de souveraineté sur les sujets et sur les parcelles de son territoire, est donc de sa part un acte contraire à la loi divine. De pareils traités sont sans aucune force à l'égard des peuples qui ne les ont pas consentis; et, quelque nombreux qu'ils soient, ils ne sauraient en aucun cas former une jurisprudence internationale, constituer le droit secondaire. Il y a plus, ainsi que je l'ai expliqué, les actes contraires à l'indépendance des nations, aux principes positifs du droit primitif, n'ont jamais, quelle que soit leur teneur, quoiqu'ils soient déclarés perpétuels, qu'une durée limitée par la volonté même des deux parties contractantes. Nuls dans leur essence, ils ne tirent leur force que du concours continu de ces deux volontés. Dès que ce concours cesse d'exister, dès que l'un des contractants veut ressaisir les droits qu'il a un instant abandonnés, une simple notification suffit pour l'affranchir des liens du prétendu traité [1].

La grave difficulté d'établir la visite en temps de paix n'a pas échappé aux rédacteurs du traité de 1845. Dans les conventions précédentes (1831 et 1833), on avait franchi cette difficulté sans s'inquiéter des conséquences. Ce que le gouvernement français avait refusé, avec raison, pendant plus de quinze ans, on l'avait concédé presque sans en apercevoir la haute portée. On avait soumis le pavillon français à la police étrangère, à la visite et aux recherches de la marine britannique. En 1845, la position était beaucoup plus difficile pour arriver à un aussi déplorable résultat. Les abus si fréquents, si révoltants pour une nation, commis par les croiseurs anglais

[1] Voyez, sur la qualité obligatoire des traités, ce qui est dit ci-dessus, *Discours préliminaire*, t. I, p. 9 et suiv.

contre les navires du commerce français, avaient éveillé l'attention publique. La question avait été traitée par plusieurs écrivains; l'opinion, éclairée par les faits, avait pénétré dans le parlement; elle força le gouvernement à refuser la ratification au traité de 1841, qui n'était qu'une aggravation de ceux de 1831 et 1833.

Il devenait difficile de maintenir les stipulations anciennes, et cependant l'Angleterre voulait, avec toute l'énergie de sa volonté, conserver la visite réciproque. Il suffit de lire attentivement le traité de 1845, pour être convaincu de l'embarras extrême dans lequel se trouvaient les négociateurs, partagés entre le désir de satisfaire la volonté anglaise, et la crainte de venir échouer une seconde fois devant la répulsion intelligente des chambres françaises. Les mots *visite* ou *enquête de pavillon* ne sont pas même prononcés. L'article 8, le seul qui s'occupe de l'objet principal du traité, est surtout remarquable. Il repose sur deux hypothèses : la première, que le fait de traite des noirs est le plus souvent accompagné du crime de piraterie, qui est un crime dangereux pour la tranquillité des mers et la sécurité de toutes les nations; la seconde, que les pavillons français et anglais peuvent être employés par des navires étrangers pour couvrir la piraterie, la traite des noirs, ou tout autre commerce illicite [1]. D'où il ré-

[1] Le préambule du traité porte : « Sa Majesté le roi, etc., considérant que les conventions des 30 novembre 1831 et 22 mars 1833 ont atteint leur but en prévenant la traite des noirs sous les pavillons français et anglais; mais que ce trafic odieux subsiste encore, et que lesdites conventions sont insuffisantes pour en assurer la répression complète..... » L'article 1er explique cette phrase obscure en ces termes : « Afin que le pavillon de Sa Majesté le roi des Français et celui de Sa Majesté la reine, etc., ne puissent être usurpés, contrairement au droit des gens et aux lois en vigueur dans les deux pays, pour couvrir la traite des noirs..... » Enfin, l'article 8 est ainsi conçu : « Attendu que l'expérience a fait voir que la traite des noirs, dans les parages où elle est habituellement exercée, est souvent accompagnée de faits de piraterie dangereux pour la tranquillité des mers et la sécurité de tous les pavillons; considérant en même temps que, si le pavillon porté par un navire est, *prima facie*, le signe de la nationalité de ce navire, cette présomption ne saurait être suffisante pour interdire, dans tous les cas, de procéder à la vérification, puisque, s'il en était autrement, tous les pavillons pourraient être exposés à des abus, en servant à couvrir la piraterie, la traite des noirs, ou tout autre commerce illicite;

sulte que si le pavillon d'un navire est, *prima facie* (style de chancellerie anglaise), le signe de la nationalité, cette présomption n'est pas suffisante pour interdire dans tous les cas la vérification.

A la première de ces deux hypothèses, je répondrai que, dans le cas de suspicion légitime de piraterie, il n'y a pas besoin de traités spéciaux pour autoriser un croiseur, de quelque nation qu'il soit, à faire la vérification du pavillon du navire suspect, à visiter, arrêter et saisir le coupable; que la traite n'est pas, comme la piraterie, un crime international, mais qu'elle est seulement un crime relatif, un crime civil, de la part des citoyens soumis aux nations dont les lois l'ont ainsi qualifié ; qu'elle ne constitue pas un attentat au droit des gens; et que s'il plaisait à quelque nation de la regarder comme licite, nulle autre ne pourrait s'en offenser; enfin qu'elle n'est pas plus contraire aux lois internationales que les engagements, prétendus volontaires, des nègres autorisés par l'Angleterre sur les lieux mêmes où elle prétend défendre la traite des noirs. La traite ne peut donc être assimilée à la piraterie ; mais ce rapprochement était nécessaire pour servir de point d'appui à la convention.

En temps de paix, le pavillon d'un navire est le signe de la nationalité, non pas seulement *prima facie*, mais d une manière absolue pour tous les bâtiments étrangers. Aux croiseurs de la nation propriétaire de ce pavillon appartient exclusivement sur lui le droit de juridiction, et par conséquent de vérification, d'enquête. La seule exception est le fait de piraterie. Quant à *la traite et aux autres commerces illicites* dont parle l'article 8, ce sont encore des mots vides de sens, des mots employés pour servir de manteau au fait que l'on ne veut pas produire au grand jour.

afin de prévenir toute difficulté dans l'exercice de la présente convention, il est convenu que des instructions, fondées sur les principes du droit des gens et la pratique constante des nations maritimes, seront adressées aux commandants des escadres et stations françaises et anglaises sur la côte d'Afrique. » Voyez ce traité, *Bulletin des lois*, 1846, 1er semestre, p. 94.

La traite n'est, je le répète, un commerce illicite de la part d'un Français, que dans le cas où les lois françaises le déclarent illicite : il n'est tel qu'à l'égard de la France. Ce que je dis de la traite, je le dis pour tous les autres commerces sans aucune exception. En temps de paix, il n'existe pas un seul commerce illicite à l'égard de l'étranger; tant que l'individu, le navire qui fait ce commerce, ne se trouve pas dans la ligne de douane, sur le territoire, sous la juridiction de cet étranger. Ce principe est absolu et ne souffre aucune exception. Le traité de 1845 est donc contraire à tous les principes du droit international; il est une violation flagrante de la loi primitive, une violation flagrante de la loi secondaire. Il est par conséquent bien difficile, ou plutôt, disons-le hautement, il est impossible de donner, pour son exécution, aux commandants des croiseurs, des instructions *fondées sur le droit des gens et sur la pratique constante des nations maritimes ;* et cependant nous devons convenir que, tel que je viens de le présenter, il contient une immense amélioration, si on le compare à ceux de 1831 et de 1833. Il ne concède aux étrangers que le seul droit d'enquête du pavillon ; il leur enlève le droit de recherches. Malgré cette amélioration, j'ose espérer que la France profitera de son droit incontestable, pour soustraire son pavillon à la police des étrangers.

Deux auteurs modernes seulement se sont occupés de la question relative au droit de visite en temps de paix. Il est vrai qu'elle est nouvelle, et qu'il n'y avait pas lieu de l'examiner alors qu'aucun acte international n'en faisait mention, alors surtout qu'aucune nation maritime n'élevait la prétention de l'exercer. Ce ne fut que depuis les traités de 1815 que l'Angleterre inventa ce nouveau procédé pour nuire aux marines étrangères; ainsi que je l'ai dit, la France résista longtemps ; ce ne fut qu'en 1831 qu'elle accepta ce mode de police du pavillon par les étrangers ; mode qui, outre les inconvénients matériels si graves qui se sont révélés dans son application, présente, à mes yeux, celui beaucoup plus grave de porter atteinte à la dignité, à l'indépendance nationale. Sous

le nom d'*enquête du pavillon*, Ortolan admet en principe que la visite existe en temps de paix, mais non pas la visite telle que celle dont nous venons de parler pour le temps de guerre; c'est une simple vérification du pavillon. L'auteur qui reconnaît non-seulement la visite des navires neutres par les belligérants, mais encore les recherches, établit la différence qui existe entre l'enquête du pavillon et la visite. La première consiste seulement dans le fait, par le bâtiment de guerre, d'arborer ses couleurs nationales, afin de demander au navire rencontré de lui indiquer également à quelle nation il appartient; si ce dernier ne répond pas à ce signal, le croiseur assure son pavillon par un coup de canon; l'usage de tous les peuples veut que l'autre bâtiment arbore immédiatement le sien; s'il refusait de le faire, ils se rendrait évidemment suspect [1].

Si le droit d'enquête du pavillon se bornait à cette formalité, je serais évidemment de l'avis d'Ortolan. Ainsi que je l'ai dit, je reconnais l'existence et l'utilité de cet usage. Mais il va plus loin : il donne au bâtiment de guerre, même étranger, le droit de faire *raisonner* le navire rencontré, c'est-à-dire de lui donner l'ordre de diminuer sa marche ou même de s'arrêter pour l'attendre, et de lui faire des questions, auxquelles sans doute il doit être tenu de répondre [2]. Cette dernière

[1] « Un bâtiment marchand qui rencontre à la mer un navire de guerre, doit au moins, par simple politesse, hisser de suite son pavillon. Cependant rien ne peut l'obliger à arborer le premier ses couleurs; mais la vue de celles du bâtiment de guerre l'avertit qu'on exige de lui qu'il fasse connaître, en mettant les siennes, la nation à laquelle il appartient..... S'il s'y refuse, il est semoncé par un coup de canon à poudre, certifiant la vérité du pavillon arboré, et, pour cette raison, appelé coup d'assurance. Un second coup de canon à boulet, dirigé de manière à ne pas l'atteindre, le semonce au besoin plus impérieusement. Après ce second avertissement, une obstination plus prolongée le rendrait justement suspect et autoriserait à prendre contre lui des mesures plus vexatoires. » Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. I, liv. II, ch. XI.

[2] « Un vaisseau de guerre a aussi et peut vouloir exercer le droit de *faire raisonner* un bâtiment de commerce; dans ce cas, il marque sa manœuvre; ce dernier, suffisamment averti, doit diminuer de voiles, ou même mettre en panne s'il est nécessaire, et répondre aux questions qui lui sont adressées au porte-voix. Ortolan, *loc. citat.*

partie, qui est en réalité l'enquête du pavillon, est inadmissible. Je ne reviendrai pas sur la discussion que j'ai déjà faite; je me bornerai à faire remarquer que le fait de donner l'ordre de diminuer de voiles ou de mettre en panne, de faire des questions auxquelles une réponse doit être donnée, sont des actes positifs de juridiction, qui ne peuvent appartenir qu'à un bâtiment de guerre de la nation dont le navire marchand a hissé le pavillon. Ces actes, moins vexatoires peut-être, ne sont pas moins graves, pas moins attentatoires à l'indépendance du peuple propriétaire du navire qu'une visite réelle, c'est-à-dire que le fait de monter à bord et d'examiner les papiers. Entendu de cette manière, je repousse complétement le droit d'enquête du pavillon en temps de paix; je repousse surtout la conséquence qu'Ortolan attache à la tentative de fuite du navire appelé à raisonner. Ce mot seul indique la nature juridictionnelle de l'acte. Il prétend que, dans ce cas, la force peut être employée, mais avec de grands ménagements, mais avec beaucoup de prudence [1].

Il revient même en quelque sorte sur son opinion, et veut que le droit d'enquête se borne le plus souvent, et à moins de circonstances exceptionnelles et de nécessité justifiée, à obliger le navire rencontré à hisser son pavillon [2]. Si par circonstances exceptionnelles, et la nécessité dûment justifiée, l'auteur entend les cas, heureusement rares, où le navire est justement soupçonné de piraterie, je serai d'accord avec lui, même pour accorder au croiseur un pouvoir plus large,

[1] « Il est dans le rang des choses possibles, sinon probables, que le bâtiment qu'on veut faire raisonner cherche à se soustraire par la fuite. Dans ce cas, il devient tout d'abord justement suspect. Après la menace, la force peut-elle être employée contre lui? C'est à la prudence des commandants qu'il faut laisser la décision de cette question délicate; en pareil cas, ils doivent prendre conseil des circonstances, ne jamais oublier qu'en temps de paix l'usage de la force... n'est permis qu'à la dernière extrémité .. » *Loc. citat.*

[2] « Nous dirons, pour conclure, qu'en temps de paix l'exercice du droit d'enquête du pavillon, à l'égard d'un navire marchand étranger, doit se borner généralement, à moins de circonstances exceptionnelles et de nécessité dûment justifiée, à obliger ce navire à hisser son pavillon; que dans certains cas on est en droit aussi de le faire raisonner, en évitant toutefois de contrarier sa route. » *Loc. citat., in fine.*

celui de la visite réelle. Au reste, Ortolan convient qu'aucun acte de droit international, excepté ceux relatifs à l'abolition de la traite des nègres, n'a sanctionné le droit de visite en temps de paix; il regarde même les traités de 1831, 1833, etc., comme contraires au droit des gens et ne pouvant avoir qu'une existence très-limitée [1]. Je crois donc pouvoir dire, d'après sa propre opinion, qu'il a commis une erreur en admettant ce qu'il appelle le droit d'enquête du pavillon en temps de paix.

Massé repousse tout droit de visite pendant la paix; c'est à ses yeux, même alors qu'il s'agit d'atteindre un but spécial, comme l'abolition de la traite des noirs, un acte de police qui ne peut être exercé par une nation sur une autre nation; un acte attentatoire à l'indépendance des peuples [2]. Les traités qui peuvent l'avoir stipulé, sont, à ses yeux, purement temporaires, et aucun laps de temps ne saurait les rendre définitifs, parce qu'ils impliquent l'abandon de la souveraineté, qui de son essence est incessible et inaliénable [3]. Je vais beaucoup

[1] « ... Il est bien reconnu que ces traités, conclus pour atteindre un résultat tout particulier, n'auront qu'une courte existence. Les dispositions qu'ils consacrent, les précautions et les restrictions qu'ils apportent à l'exercice de la visite... sont, d'ailleurs une preuve que les puissances contractantes ont compris qu'en consentant à de pareils traités, elles dérogeaient essentiellement aux lois rationnelles et aux lois positives internationales. Le droit international, dont la base principale est l'indépendance réciproque des nations, ne peut pas admettre en principe un droit aussi attentatoire à cette indépendance que le droit de visite à bord des navires en pleine mer. Ortolan, *ubi sup.*

[2] « Ce qui ne saurait être autorisé dans un intérêt purement commercial et matériel, ne peut l'être davantage sous prétexte de servir les intérêts moraux et intellectuels de l'espèce humaine, par exemple pour empêcher un commerce contraire au droit naturel, tel que la traite des nègres. Quel que soit le but de la visite en temps de paix, c'est toujours un acte de police qui ne peut être exercé par une nation sur une autre nation, puisque cet acte impliquerait de la part du visiteur une souveraineté incompatible avec l'indépendance réciproque des peuples. » Massé, *Droit commercial*, liv. II, tit. I, ch. II, sect. II, § 5, n° 303.

[3] « Il y a plus : ce ne serait pas sans inconvénient que deux nations s'accorderaient par des conventions spéciales le droit réciproque de visite en temps de paix. L'appréciation de l'utilité des conventions de cette nature est sans doute du ressort de la politique. Mais il n'est pas douteux non plus que de pareilles conventions, impliquant un abandon de la souveraineté, qui, de son essence, est incessible et inaliénable, les deux peuples qui se sont mutuellement départis de leurs droits, ne peuvent

plus loin : de pareils traités sont, à mon avis, absolument nuls, et chaque acte d'exécution n'est justifié que par le consentement actuel et immédiat des deux parties. Enfin Massé termine en faisant remarquer que de pareilles conventions ne sauraient jamais être opposées aux peuples qui ne les ont pas consenties, même sous l'offre de la réciprocité.

Un fait récent vient de prouver combien le droit de visite en temps de paix, même alors qu'il est concédé dans un but déterminé, comme l'abolition de la traite, peut présenter de dangers; et de dévoiler, en même temps, le but occulte et les intentions ambitieuses et despotiques que la Grande-Bretagne cachait sous son manteau philanthropique.

Armée des traités extorqués par la force ou l'hypocrisie à presque toutes les autres nations, l'Angleterre en était venue à proclamer que le droit de visite en temps de paix lui appartenait sur toutes les nations, comme moyen de *faire la police sur l'Océan* [1]. Elle s'arrogeait le droit de police, et par conséquent de juridiction sur tous les pavillons!

En conséquence, les bâtiments anglais chargés de la répression de la traite dans le golfe du Mexique reçurent l'ordre de visiter les navires américains, et ils le firent avec la violence et l'arrogance qui caractérisent les croiseurs anglais. Les Américains n'ont jamais voulu consentir de traités autorisant la visite en temps de paix; ils sont justement susceptibles sur l'honneur de leur pavillon; à la nouvelle des excès commis par les bâtiments anglais, ils firent entendre de justes et énergiques réclamations. Le gouvernement de Washington soutenait que seul il avait le droit de police sur tous les navires portant son pavillon, et qu'aucun vaisseau de guerre étranger ne pouvait, sous quelque prétexte que ce fût, s'immiscer dans

en avoir fait qu'un abandon temporaire, qu'aucun laps de temps ne saurait rendre définitif. » Massé, *loc. cit.*

[1] Voyez le discours de lord Malmesbury à la séance de la chambre des lords du 17 juin 1858 : « Entre le droit de recherche et le droit de visite, il y a une différence; bien que nous n'ayons pas le droit de recherches, nous avons celui de visite, *afin de faire la police de l'Océan.* »

cette police. Ces principes sont les principes vrais et incontestables du droit international. L'Angleterre aurait bien voulu les méconnaître, mais le moment est difficile; la France, elle aussi, réclamait ces principes; d'ailleurs, les forces de la Grande-Bretagne sont occupées dans l'Inde, ses fabriques ont essentiellement besoin de coton; enfin et surtout les Américains ne se sont pas laissé prendre aux belles apparences d'humanité; ils ont refusé d'abolir la course, et les corsaires d'une nation dont la marine marchande a 5,500,000 tonneaux de jauge, pourraient causer de graves dommages au commerce britannique. L'Angleterre dut donc céder encore une fois à ses anciens sujets; elle désavoua ses croiseurs [1], coupables d'avoir exécuté les ordres de l'amirauté; elle déclara en plein parlement que le droit de visite en temps de paix, qu'elle proclamait encore un *droit précieux et très-important* [2], *était illégal* et *qu'elle y renonçait* [3].

En même temps, le gouvernement anglais annonça qu'il avait proposé à la France et aux États-Unis un mode de vérification de la nationalité en temps de paix [4]. Quel que soit ce moyen, je puis dire à l'avance qu'il doit être rejeté. Chaque nation a seule le droit de police de son pavillon; elle doit le conserver entier, intact, car elle ne peut concéder aux autres la moindre parcelle de ce droit, sans soumettre ses sujets à une juridiction étrangère, sans abdiquer sa dignité et son indépendance.

Quelques hommes très-expérimentés dans la navigation m'ont exprimé l'opinion qu'un droit de visite réciproque, accordé par toutes les nations maritimes pendant la paix, res-

[1] Dépêche de l'amiral Stewart à lord Napier.

[2] Voyez discours de lord Lyndhurst à la séance de la chambre des lords, du 26 juillet 1858.

[3] Voyez discours de M. S. Fitzgerald à la séance de la chambre des communes du 12 juillet 1858 : « Le gouvernement... s'apercevant que le *droit de visite est illégal*, a fait savoir au gouvernement américain qu'il avait l'intention d'y renoncer sur-le-champ. »

[4] Voyez discours de lord Malmesbury à la séance de la chambre des lords du 28 juillet 1858

treint et réglementé avec sagesse, pourrait contribuer puissamment à assurer sur toutes les mers la police de la navigation et la sécurité du commerce. Je ne saurais accepter cet avis. Dans l'état actuel du droit international, sans la visite en temps de paix, il existe peu de piraterie ; les cas signalés sont fort rares ; dans certaines mers, les forbans sont les habitants mêmes des côtes voisines ; mais les pirates malais ne se cachent pas sous des pavillons étrangers ; pour les découvrir, la visite est inutile. Le mal est en réalité très-restreint, et je doute que la visite réciproque, même convenue entre toutes les nations, puisse le restreindre beaucoup davantage.

Sous le point de vue du droit international, une pareille concession ne peut, ne doit jamais être faite ; elle est le renversement de tous les principes fondamentaux, et ces principes doivent être conservés avec le plus grand soin ; ils doivent être conservés entiers, intacts, parce que la moindre atteinte qui leur est portée, sans les détruire, montre qu'ils ne sont pas inviolables, et trop souvent les peuples sont portés à les fouler aux pieds. Enfin, pour qu'une pareille convention pût avoir lieu, il faudrait que toutes les puissances maritimes fussent à peu près d'égale force, qu'il n'existât pas une nation complétement prépondérante et en état d'exploiter à son profit exclusif le droit concédé dans l'intérêt commun. Les actes qui furent la conséquence des traités de 1831 et 1833 ne sont pas assez éloignés de nous pour que nous ayons pu les oublier. Dans les circonstances actuelles, la concession réciproque du droit de police à la mer, amènerait les mêmes faits, parce que les mêmes causes produisent toujours les mêmes résultats. Cette idée doit donc, à mon avis, être complétement repoussée, qu'on la considère soit sous le rapport du fait, soit sous le rapport du droit international.

SECTION IV.

De la fuite du navire neutre semoncé. — De sa résistance.

Le pouvoir de visiter les navires étrangers, tel que nous venons de le définir, de le circonscrire, a été concédé aux belligérants par la loi secondaire; il est devenu un droit des nations en guerre; d'où la conséquence nécessaire que c'est un devoir pour les peuples neutres de le souffrir, de ne pas chercher à s'y soustraire; car, à mon avis, entre les nations comme entre les citoyens, il ne peut exister un droit en faveur de l'un sans qu'il y ait devoir de la part de l'autre.

Dès qu'un bâtiment belligérant a fait le signal convenu entre tous les peuples, pour indiquer au navire neutre son intention, sa volonté d'exercer son droit de visite; dès qu'il a tiré son coup de canon de semonce, le neutre doit s'arrêter et attendre que le croiseur soit arrivé à distance convenable pour mettre son embarcation à la mer, et remplir les formalités que nous avons énoncées dans l'une des sections précédentes. Le neutre ainsi appelé ne doit ni fuir, ni chercher à résister par la force. Examinons ces deux hypothèses.

La fuite, sorte de résistance passive à l'exercice de la visite, est contraire au droit du belligérant et au devoir du neutre; elle est la violation de l'un et de l'autre, et par conséquent elle est illégitime. Aucun acte du droit secondaire, il est vrai, n'a expressément défendu la fuite au navire semoncé; mais l'ensemble de ses dispositions contient en réalité cette prohibition. Tous les traités, sans exception, ont reconnu le droit de visite; tous ont imposé aux navires neutres visités l'obligation de faire l'exhibition de leurs papiers. Or il est évident que cette prescription équivaut positivement à la défense de se soustraire à la visite, par la fuite ou par tout autre moyen.

Les lois intérieures de tous les États maritimes portent que les navires neutres, qui tenteront de se soustraire à la visite

par la fuite, pourront être contraints par la force [1]. Ces lois n'ont, je le sais, aucune valeur internationale, aucune force exécutoire à l'égard des étrangers. Aussi les ai-je toujours repoussées avec soin du droit des gens. Si je les invoque dans cette circonstance, c'est parce que leur disposition spéciale est conforme à l'esprit général de la loi secondaire, et constate l'usage reçu par toutes les nations.

La plupart des publicistes ont également soutenu l'opinion que le neutre ne pouvait se soustraire à la visite; mais ils n'ont pas tous examiné cette question avec assez de soin. Ainsi Lampredi confond la résistance active opposée par le neutre, c'est-à-dire le combat, avec la fuite, et leur attribue les mêmes conséquences, la saisie et la confiscation [2]. Un seul auteur considère la fuite comme permise au neutre semoncé. L'erreur dans laquelle est tombé Galiani tient essentiellement à l'origine et au but unique qu'il assigne à la visite [3]. Dans son opinion, le droit accordé au belligérant est fondé seule-

[1] Voyez notamment les ordonnances françaises qui, sur ce point, sont d'accord avec celles des autres nations; celle de 1681, confirmée par les règlements de 1704, 1744, 1778, et par l'arrêté du 2 prairial an XI. L'article 12 est ainsi conçu : « Tout vaisseau qui refusera d'amener ses voiles après la semonce qui lui en aura été faite par nos vaisseaux, ou ceux de nos sujets armés en guerre, pourra y être contraint par artillerie ou autrement... » L'article 57, tit. II de l'arrêté de l'an XI, confirme cette disposition presque dans les mêmes termes. Voyez également les ordonnances d'Espagne de 1718, article 13, et 1779, et de Suède, 1715, article 4; les traités entre la France et les villes anséatiques, de 1766 et 1789, et de France avec le Mecklembourg, de 1779. Le règlement russe de 1787 est complètement muet sur ce point.

[2] « Toutes les nations regardent un navire marchand qui cherche à se soustraire à la visite, *en fuyant* ou en se défendant à main armée, comme un ennemi; il est soumis à la confiscation et déclaré de bonne prise par toutes les ordonnances de la marine et de la guerre, ou, si l'on veut, par le droit conventionnel des gens, qui n'est en substance qu'une application du droit primitif de la nature, qui justifie l'emploi de la force contre quiconque empêche l'exercice d'un droit légitime après avoir été sommé de ne point s'y opposer... » *Du commerce des neutres*, 1re partie, § 12.

[3] « ... Or poichè non può sempre chi naviga rimaner tranquillo nel dubbio, o » nell' ignoranza della condizione de' bastimenti che vede girarglisi intorno, chi » può negarmi d' esservi in lui natural dritto di esigerne la conoscenza?... egli non » è solo un dritto di natural difesa, è precauzione... non riguarda il solo stado di » guerra ; è universale. ... ed in ogni tempo. » *De' doveri de' principi*, cap. x, § 5, art. 1, p. 459.

ment sur la crainte qu'inspire avec raison le voisinage d'un navire inconnu; il n'a d'autre but que de faire cesser cette crainte en détruisant l'incertitude sur la nationalité de l'étranger. Parti de ce point, il regarde que la fuite de l'inconnu est de nature à faire cesser la crainte inspirée par sa présence, puisque le fait de s'éloigner, de fuir, est la meilleure preuve que l'on n'a aucune intention hostile[1]. Comme on le voit, l'erreur première a entraîné Galiani dans la seconde qui, il faut en convenir, est beaucoup moins grave. La première, en effet, pourrait amener un résultat beaucoup plus important; et si la cause unique de la visite était celle que lui assigne l'abbé napolitain, si la crainte seule d'un danger imaginaire appuyait le pouvoir accordé au belligérant, peu touché de la frayeur inspirée à un bâtiment armé par un navire marchand, à un vaisseau de guerre belligérant par un navire neutre, je n'hésiterais pas à nier l'existence du droit de visite, car ce droit serait en réalité un effet sans cause.

Ortolan cite de Rayneval comme ayant adopté l'opinion de Galiani sur la fuite du navire neutre semoncé[2]. Je crois qu'il se trompe. L'auteur du traité *De la liberté des mers* n'a pas parlé de la fuite, mais seulement de la résistance active. Nous examinerons son opinion sur ce point en parlant de la seconde question. Par le mot *visite* il comprend les recherches; ce que j'appelle ici visite, et qui n'est en réalité que l'enquête du pavillon, il n'en parle qu'accessoirement et comme d'un fait admis, dont il reconnaît la justice. Ce qu'il dit de la résistance ne s'applique donc pas en réalité à la matière que nous traitons ici.

[1] « Da qussto che io dico rispetlo al dritto della simplice visita si trae una » natural eonseguenza, che quella nave, che dava sospetto, ebiamata a farsi » visitare, se non viene, ma fugge, non vi è motivo nè ragione d' inseguirla, o di » punirla d'aver disubbidilo alla chiamata : perciocchè quanlunque non abbia in » tulto soddisfatta la euriosità scoprendo eon evidenza la sua condizione, ha però » sempre dileguato il sospelto, giaechè chi fugge, e s' allontana non mostra » intenzione ostile : e questo è bastante tra due bastimenti naviganti che vadan per » fatti loro a potersi dir sieuro l' uno dell' altro. » Galiani, *ubi sup.*

[2] Voyez *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII, p. 214.

Nous avons dit que, d'après l'usage de toutes les nations, et l'avis presque unanime des publicistes, le navire neutre qui prend chasse au lieu d'obéir à la semonce, peut être poursuivi et contraint par la force à s'arrêter. L'usage est, comme on l'a vu, conforme aux lois intérieures des belligérants. Dans ce cas, les avaries que l'artillerie du croiseur peut faire éprouver au navire neutre, pour le contraindre à s'arrêter, sont considérées comme la juste punition de la tentative par lui faite, de mettre obstacle à l'exercice du droit du belligérant; de la violation de son devoir ; il ne saurait réclamer aucune indemnité. La fuite est une sorte d'aveu de culpabilité qui autorise le belligérant à traiter le neutre comme un ennemi déguisé. Mais cette présomption, résultat de la résistance passive, de la fuite, peut être complétement effacée par la preuve contraire. Le navire semoncé, qui, après avoir pris chasse, a été atteint par le croiseur et forcé de subir la visite, doit être laissé libre de continuer son voyage s'il justifie sa nationalité et sa neutralité réelle. Il ne peut être ni saisi ni détourné de sa route pour le fait même de sa fuite.

Sur ce point, l'usage est constant et les lois intérieures des belligérants elles-mêmes sont formelles; il suffit de les lire avec attention pour s'en convaincre. Elles distinguent formellement entre le navire qui refuse d'amener ses voiles à la semonce, et celui qui résiste et combat; entre la résistance passive et la résistance active. La semonce n'est autre chose que le signal de s'arrêter et d'attendre; ne pas s'arrêter, ou fuir, c'est ne pas obéir à la semonce, et pour ce refus d'amener ses voiles, de s'arrêter, il n'y a pas de sanction autre que de pouvoir y être contraint même par l'artillerie. Il n'en est pas de même de la résistance active, du combat [1]. C'est donc

[1] La loi française, l'ordonnance de 1681, que j'ai déjà citée, fait cette distinction d'une manière positive : « Tout vaisseau qui refusera d'amener ses voiles, après la semonce qui lui en aura été faite... pourra y être contraint par artillerie ou autrement; *et en cas de résistance et de combat, il sera de bonne prise.* » L'article 57 de l'arrêté du 2 prairial an XI n'est pas moins explicite; lui aussi dit que la con-

par erreur et en confondant la fuite avec la résistance que Galiani, Lampredi et Azuni prétendent que toutes les deux entraînent une peine [1]. Les plaintes du premier de ces trois auteurs sur l'injustice d'une pareille loi ne sont nullement fondées. Seulement, il faut remarquer que le dommage éprouvé par le neutre dans sa fuite reste complétement à sa charge, sans qu'il puisse réclamer aucune indemnité, alors même qu'il a prouvé sa nationalité et l'innocence de sa cargaison [2].

Souvent, à la mer, les navires s'aperçoivent de très-loin; le bâtiment neutre doit-il obéir à la semonce faite par un croiseur encore tellement éloigné de lui, qu'il faille l'attendre pendant un très-long temps? Le doit-il alors que l'état de la mer rend périlleuse la position d'un navire en panne? Je ne le pense pas. Dans la première hypothèse, je crois qu'un croiseur ne peut semoncer un navire rencontré que lorsqu'il se trouve assez près de lui pour que son signal soit nécessairement vu et entendu; ce qui serait impossible si le coup de canon était tiré alors que les deux bâtiments sont encore à une très-grande distance. La semonce doit être faite lorsque le croiseur se trouve à quelques milles seulement du neutre. Le signal fait d'une distance très-considérable, lorsqu'il a été aperçu, ne me paraît pas devoir obliger le navire semoncé,

trainte peut être employée pour forcer le navire semoncé à obéir, et ajoute : « *et en cas de résistance et de combat, il sera de bonne prise.* » Les ordonnances espagnole et suédoise font également cette distinction.

[1] « È perciò da riguardarsi come ingiusta e crudele la legge di taluni editti de' » sovrani di doversi dichiarar di buona preda senz' altro squittinio qualunque bastimento ancorchè amico, se disubbidisce alla chiamanta, e resiste e combatte.... » Galiani, *ubi sup.* Voyez le passage de Lampredi cité ci-dessus. « Ainsi les neutres sont toujours obligés de se rendre à la semonce et de souffrir la visite, à laquelle les belligérants ont un droit parfait... et ils ne pourront s'y opposer ni faire résistance sans se mettre dans le cas de la confiscation et de voir leur navire déclaré de bonne prise... Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, ch. III, art. IV, t. II, p. 265.

[2] « Il faut, au surplus, remarquer que si l'emploi de la force a causé quelque dommage au navire poursuivi dans sa fuite, ce dommage reste à son compte, et qu'il n'a aucune indemnité à demander au belligérant qui, en le poursuivant et en tirant sur lui pour l'arrêter, n'a fait qu'user de son droit. » Massé, *Droit commercial*, etc., t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. II, § 5, n° 299.

alors même qu'il n'y aurait aucun danger pour lui à s'arrêter, ou qu'il pourrait mouiller dans le lieu où il se trouve. C'est au belligérant à s'approcher de lui à une distance raisonnable et à lui faire connaître son intention d'une manière formelle, c'est-à-dire à lui faire la semonce ; et si le croiseur avait déjà tiré un coup de canon de très-loin, il devait renouveler le signal, lorsqu'il se trouve à portée d'être entendu. Il ne pourrait pas de suite traiter hostilement le neutre comme coupable de résistance passive, de fuite après la semonce. Mon opinion à cet égard est appuyée par l'article 65 de l'ordonnance française de 1584 [1], qui, il est vrai, ne fait pas cette distinction d'une manière positive, mais qui me paraît l'indiquer implicitement.

Aucun traité, aucune ordonnance des belligérants n'a déterminé, approximativement du moins, à quelle distance le coup d'assurance, le signal de s'arrêter devrait être fait par le croiseur; aucun auteur n'a examiné cette question, qui, bien que très-secondaire, a cependant, comme toutes celles qui concernent les neutres, une certaine importance, puisqu'il s'agit toujours du sort des propriétés et souvent de la vie des sujets neutres. Valin paraît penser que la semonce doit être faite à une faible distance, puisqu'il admet qu'elle peut être faite *à la voix* ou par un coup de canon. J'ai déjà fait remarquer que, d'après le droit secondaire, sainement entendu, le croiseur ne devant pas s'approcher du neutre plus près que la portée du canon, la semonce à la voix ne pouvait avoir lieu sans violer cette disposition expresse. Ortolan au contraire semble indiquer que le signal peut être fait de fort loin, le vaisseau de guerre devant, d'après lui, *marquer sa manœuvre* pour dénoter son intention [2]. Cette opinion ne me paraît pas

[1] L'article 65 est ainsi conçu : « Il est permis à tout navire armé en guerre découvrant *à vue ou de plus près* d'autres navires amis, alliés ou neutres, de courir sur eux et de les semondre d'amener leurs voiles, et, en cas de refus, de les y contraindre par artillerie... »

[2] « Le bâtiment visiteur doit marquer sa manœuvre pour dénoter clairement son intention, et avant tout il doit hisser ses couleurs et les assurer... » *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII, p. 208.

plus admissible que celle de Valin; il est impossible que tous les navires neutres, qui passent en vue d'un croiseur belligérant, soient tenus de s'arrêter immédiatement et d'attendre que ce dernier ait pu les joindre pour exercer la visite. D'ailleurs les navires ainsi aperçus ne sont pas, à proprement parler, des navires rencontrés. Enfin, il faut convenir que, de quelque manière que le croiseur marque sa manœuvre, ce signal n'oblige en rien le bâtiment neutre, qui n'est tenu de se rendre qu'au coup de canon de semonce.

C'est au belligérant, s'il veut exercer le droit de visite sur le navire aperçu, à s'approcher de lui et à remplir toutes les formalités exigées par le droit secondaire. Le coup de semonce, dans mon opinion, doit être tiré lorsque les deux bâtiments sont assez rapprochés l'un de l'autre, par exemple à deux ou trois portées de canon. Il me paraît en effet impossible qu'un corsaire, ou même un bâtiment de guerre, embusqué, comme ils le sont ordinairement, dans un passage très-fréquenté, ait le droit de semoncer tous les navires aperçus, et de les tenir arrêtés jusqu'à ce qu'il puisse successivement joindre et visiter chacun d'eux. S'il en était ainsi, les navires semoncés seraient souvent forcés d'attendre très-longtemps.

Si l'état de la mer ou du vent ne permet pas au bâtiment de mettre en panne, sans s'exposer à un danger imminent, sans risquer de perdre ses mâts ou ses voiles, il ne saurait être tenu de le faire; mais il est dans l'obligation de diminuer sa marche le plus possible, afin de permettre au croiseur de l'approcher.

Nous avons vu que c'est le belligérant qui est tenu d'envoyer ses hommes à bord du navire sur lequel il veut exercer la visite, et nous avons donné les motifs de cette obligation. C'est par ces mêmes raisons que le navire semoncé n'est jamais tenu d'exécuter l'ordre qui lui serait donné de venir vers le belligérant, encore que ce dernier, se trouvant sous le vent, dût éprouver beaucoup de difficulté pour se rapprocher. Le navire semoncé n'a qu'un seul devoir à remplir, c'est de

s'arrêter pour subir la visite; son rôle est purement passif; il ne peut être tenu d'aucun fait actif. Le fait de refuser de venir au devant du croiseur ne saurait être considéré comme une résistance, comme un refus d'obéir à la semonce, et ne peut, par conséquent, motiver de la part du belligérant l'emploi de la force.

En résumé, le navire neutre semoncé doit obéir au signal; c'est un devoir pour lui; s'il refuse de le remplir, s'il prend la fuite, il peut y être contraint par la force et même par l'emploi de l'artillerie. Dans ce cas, les avaries qu'il peut éprouver proviennent de son fait; elles sont le résultat de la violation de son devoir; elles restent à sa charge, sans qu'il puisse rien réclamer contre le croiseur. Mais ce résultat est la seule peine qu'il puisse encourir; du reste, la visite est faite à son bord de la même manière qne s'il avait obéi volontairement au signal.

Il peut arriver que le navire semoncé ne se borne pas à prendre la fuite, qu'il veuille résister complétement à la visite, opposer la force à la force, en un mot, qu'il engage le combat avec le croiseur. Dans ce cas, s'il succombe, il est traité comme un ennemi et déclaré de bonne prise. C'est la peine portée par les lois intérieures des nations [1]. L'usage est conforme à ces lois, et presque tous les publicistes sont d'accord sur ce fait [2]. Galiani seul semble ne pas partager cet avis; je dis semble, parce que son opinion n'est pas formulée d'une manière précise; mais il se décide par des motifs complétement en dehors des principes de la matière. De la question de résistance à la

[1] « *En cas de résistance et de combat, il sera de bonne prise.* » Ordonnance française de 1681, liv. III, tit. IX, art. 12. La disposition de l'art. 57 de l'arrêté du 2 prairial an XI est littéralement semblable. Elle se retrouve dans l'ordonnance espagnole de 1718, art. 13; dans l'ordonnance suédoise de 1715, art. 4. Toutes ces lois intérieures exigent la réunion des deux circonstances, résistance et combat, pour que le navire soit soumis à la confiscation.

[2] Voyez notamment Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de* 1681; d'Habren, *Traité des prises maritimes*, ch. VII; Massé, *Droit commercial*, etc., liv. II, tit. I, ch. II, sect. II, § 5, n° 299; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, liv. III, ch. VII, t. II, p. 213.

visite, question qui s'agite entre le neutre et le belligérant, il fait une question de responsabilité du capitaine. Il veut que ce dernier seul soit puni, et que les propriétaires du navire, les chargeurs, assureurs, etc., ne soient pas victimes de la faute de ce *malavisé* capitaine [1]. Il me paraît inutile de discuter cette opinion, qui n'a aucune base dans le droit international, et qui, évidemment, est une suite de l'erreur commise par l'auteur sur l'origine et le but de la visite.

De Rayneval semble, comme le fait observer Ortolan, être également opposé à la conséquence rigoureuse attribuée à la résistance. Mais, en suivant attentivement le raisonnement de cet auteur, et surtout en remarquant que, dans son opinion, le mot *visite* est l'équivalent de *recherches*, on voit que ce raisonnement sur cette question s'applique à la résistance aux recherches, et non à celle faite à la visite simple, c'est-à-dire à l'enquête du pavillon [2].

Un très-petit nombre de traités publics se sont occupés de la résistance à la visite; ils ont consacré la confiscation prononcée par l'usage [3]. Les autres ne contiennent aucune dis-

[1] ..... E quante volte neppur giustificasse il suo sospetto meriterà gastigo egli, ma non mai si potrà venire alla confisca della nave e della merce appartenente a tutt' altri, che al caparbio e mal consiliato capitano. Qual colpa vi aveano i proprietarj? » *De' doveri*, etc., *ubi sup.*, 463.

[2] Les chapitres XVI, *De la visite et des recherches*, et XVII, *De la résistance*, consacrés par de Rayneval à l'examen des questions qui nous occupent, et surtout les passages que j'ai cités ci-dessus, prouvent, jusqu'à l'évidence, que tout ce qu'il dit s'applique, non à l'enquête du pavillon et de la neutralité, enquête qu'il reconnaît procéder d'un droit réel, auquel il ne donne pas de nom, mais seulement aux recherches.

[3] Je ne connais que deux traités où cette sanction se trouve insérée; ce sont : 1° celui du 28 septembre 1716, entre la France et les villes anséatiques; l'article 19 est ainsi conçu :

« Les capitaines, maîtres ou patrons des navires desdites villes anséatiques, qui auront refusé d'amener leurs voiles après la semonce qui leur aura été faite par les vaisseaux de Sa Majesté ou par ceux de ses sujets armés en guerre, pourront y être contraints; et, en cas de résistance *ou* de combat, lesdits navires seront de bonne prise. » On remarquera que cette disposition est plus rigoureuse que celle de l'ordonnance de 1681, en ce que, pour prononcer la confiscation, elle n'exige pas la réunion des deux circonstances, résistance et combat, et qu'une seule des deux suffit pour faire déclarer le navire de bonne prise. Le second traité est celui du

position sur ce point; ils n'ont pas prévu un fait d'ailleurs fort rare. Il est, en effet, difficile que des navires marchands, presque toujours désarmés, n'ayant que de faibles équipages, tentent d'engager la lutte avec des bâtiments armés et équipés pour la guerre, et encore moins avec des bâtiments de guerre proprement dits. Ce fait s'est cependant présenté plusieurs fois.

On ne saurait se dissimuler que la pénalité prononcée contre la résistance active du navire neutre est très-rigoureuse. Cependant elle me paraît justifiée. Le devoir du neutre semoncé est de souffrir la visite; le belligérant a le droit de la faire; la résistance à main armée est donc une violation du devoir de neutralité, une atteinte contre le droit du belligérant. La résistance par les armes est, d'ailleurs, par elle-même, un acte d'hostilité direct, que le neutre ne peut se permettre sans perdre sa qualité de neutre, sans se ranger volontairement dans la classe des ennemis. La sanction est conforme aux principes du droit primitif, et, sinon à la lettre, du moins à l'esprit de la loi secondaire. Mais elle ne doit s'appliquer qu'au navire qui a résisté à l'exercice de la visite proprement dite, de la visite telle que nous venons de la définir, c'est-à-dire à l'enquête de la nationalité et de la neutralité. Si le croiseur avait méconnu les conditions mises à l'exercice de la visite; si, par exemple, il avait tiré le coup de canon de semonce sous pavillon simulé, la résistance serait légitime; non-seulement le navire neutre, après avoir succombé dans le combat, ne serait pas soumis à la confiscation, mais encore il aurait le droit de répéter contre le croiseur l'indemnité de tous les dommages matériels et commerciaux par lui soufferts; mais encore son souverain aurait le droit de demander une satisfaction au souverain belligérant; il aurait le devoir de l'exiger même par les armes. Je sais qu'une na-

18 septembre 1779, entre la France et le duc de Mecklembourg; il contient sous l'article 18 la même stipulation conçue dans les mêmes termes, même sur la non-nécessité de réunion des deux circonstances. Le premier de ces traités se trouve dans Dumont, t. VIII; le second, dans le recueil de de Martens, t. II, p. 709.

tion autorise ses sujets à tirer le coup de semonce, et, par conséquent d'assurance, sous pavillon mensonger; mais cet usage, que je ne crains pas d'appeler lâche et infamant, ne saurait changer les bases du droit international. Or, ce droit a été rédigé et consenti par les nations sous la foi due à l'assurance du pavillon militaire; et, d'après cette loi, tout navire armé qui assure un pavillon mensonger, est un pirate et doit être traité comme un pirate.

Sous ce point de vue, je crois qu'il serait utile que le coup d'assurance fût distinct du coup de semonce. La réunion des deux signaux en un seul est de nature à favoriser la fraude.

Ce que je viens de dire sur le droit du neutre de résister activement à la visite s'applique notamment au cas où le belligérant, faisant la semonce à la voix, n'aurait pas assuré son pavillon; ou encore si, sans avoir fait aucun signal, aucune semonce, il envoyait une embarcation à bord du neutre; celui-ci pourrait employer la force pour repousser cette agression; l'armateur devrait même être puni comme coupable de piraterie. Il en serait de même quant à la résistance du neutre, même après la semonce, dans tous les cas où le croiseur ayant violé les devoirs qui lui sont imposés par le droit secondaire, aurait, par ce seul fait, provoqué la résistance du neutre.

Je me réserve de développer, dans le titre suivant, mon opinion sur la résistance active que le navire semoncé pourrait apporter aux recherches, qui, à mes yeux, n'ont rien de commun avec la visite.

CHAPITRE III.

VISITE DES NAVIRES CONVOYÉS.

SECTION I.

Aperçu historique de la question.

Les bâtiments d'État, c'est-à-dire ceux qui sont la propriété du gouvernement de la nation dont ils portent le pavillon, sont exempts de la visite. Les motifs de ce fait sont tirés du double but que s'est proposé le droit secondaire en créant la visite. En effet, la nationalité du bâtiment de guerre est suffisamment établie par le coup de canon d'assurance, et les vaisseaux de cette nature, ayant toujours et nécessairement des armes et des munitions à bord, mais ne faisant jamais de commerce, ne peuvent pas être soupçonnés de faire la contrebande. La visite eût donc été sans but. Ce droit est d'ailleurs prouvé par la loi même qui a créé la visite, par la loi secondaire, puisqu'il n'existe pas un seul traité qui ait étendu cette invention aux vaisseaux d'État; que tous au contraire ont formellement énoncé qu'elle ne devait s'appliquer qu'aux navires marchands.

Dans les temps reculés, la visite s'exerçait d'une manière beaucoup plus modérée; le croiseur devait s'en rapporter à la parole ou plutôt au serment du capitaine neutre, qui, de son

côté, était dans l'obligation de répondre sincèrement aux questions relatives à sa nationalité, à la nature et à la propriété de sa cargaison [1]. Lorsque le mode d'exercice de la visite eut été modifié, lorsque les abus de la force se multiplièrent, plusieurs peuples neutres pensèrent à protéger les navires de leurs sujets, en les réunissant sous le convoi de bâtiments d'État. Il est probable, et cependant je ne puis en donner aucune preuve complète, que, pour les navires ainsi escortés, l'ancienne manière d'exercer la visite fut conservée, et que la foi due à l'officier commandant le convoi suffit pour satisfaire au double but de la visite. Cet usage dura sans doute pendant de longues années. Mais les belligérants, ou du moins quelques-uns d'eux, trouvant qu'il avait le double inconvénient de les empêcher de ruiner le commerce neutre, et de mettre obstacle à ce que leurs corsaires pussent s'enrichir aux dépens de leurs amis, contestèrent ce qu'ils appelaient une extension du privilége accordé aux bâtiments de guerre; de là est née la question que j'ai à examiner.

Ce ne fut que vers le milieu du XVII[e] siècle que cette question de la visite des navires neutres sous convoi prit une véritable importance. En 1653, l'Angleterre et la Hollande, deux puissances maritimes de premier ordre à cette époque, étaient en guerre, et profitaient de cette guerre pour nuire autant que possible aux neutres. Les abus de la visite étaient poussés au plus haut point. Christine, reine de Suède, dont les sujets avaient dès lors un commerce très-florissant, résolut de les mettre à l'abri de ces vexations incessantes. Elle rendit une ordonnance, par laquelle elle prescrivait à ses sujets de se réunir, autant que possible, sous l'escorte de vaisseaux de guerre; elle donna ordre aux officiers commandant les convois, de résister, même par la force, à toute tentative de visite faite par les belligérants sur les navires marchands placés sous leur protection. Cette résolution ne fut pas exé-

[1] Voyez les traités de 1406, 1417, 1426, 1478, 1495, Angleterre et Bourgogne; 1496, Angleterre et duc de Bretagne; 1460, Angleterre et Génois, rapportés ci-dessus, tit. X, ch. I, sect. II.

cutée ; la paix fut conclue l'année suivante, et il est probable, comme le fait observer un publiciste de l'époque, que la reine craignit de se trouver entraînée dans la guerre avec l'un ou l'autre des belligérants, si elle faisait exécuter son ordonnance [1].

Peu de temps après, en 1655, les Hollandais eux-mêmes, alors neutres, demandèrent que le privilége du bâtiment de guerre, chargé d'escorter des navires marchands, fût inscrit dans leur traité avec l'Angleterre; mais ils ne purent l'obtenir. Dans la discussion qui s'engagea à cet égard, on doit remarquer que la question se compliqua par la prétention de souveraineté, que la Grande-Bretagne élevait sur ce qu'elle appelait les mers britanniques, et surtout sur la mer du Nord [2]. L'agent anglais près la république hollandaise prétendait que le seul but des États généraux était d'attirer tout le commerce à eux seuls et à leurs vaisseaux [3]. Ainsi la jalousie mercantile avait aussi sa part dans ce débat. A cette époque et pendant les négociations, les Anglais persistèrent à visiter les navires marchands escortés, et les Hollandais donnèrent des ordres positifs aux officiers des bâtiments de guerre convoyeurs, de montrer les papiers des navires placés sous leur protection, et même de souffrir qu'ils fussent visités. Ces ordres, il est vrai, furent modifiés dès l'année suivante (1656). On consentait à l'exhibition des papiers (c'est-à-dire à ce que j'ai appelé *visite*); mais toute tentative de visite (ce mot doit être entendu dans le sens de *recherches*) devait être repoussée par la force.

[1] « Omittebat tamen id consilium onerarias naves bellicis conducendi regina, quod pax brevi inter bellantes coitura videretur, ac ne forte hac occasione invita in bellum traheretur, si angli aut hollandi navarchi suecicas naves exeutere auderent, suecicisque navarchis id abnuentibus ad manus, uti solet, esset perventum. » Puffendorf, *De reb. suecic.*, lib. XXV, § 41.

[2] Voyez, sur cette négociation, *Thurloe's State papers*, t. VI, et surtout *Temple's Memoirs*, t. II, p. 250.

[3] En 1655, le négociateur anglais écrivait à son gouvernement : « Ils ont ici l'intention de frustrer le Protecteur de son droit de visite, et ceci par l'emploi des convois de forces suffisantes, et par ce moyen ils veulent attirer tout le commerce à eux seuls et à leurs vaisseaux. » Thurloë, *loc. citat.*

Cet ordre amena un conflit entre un convoi escorté par Ruyter et une division navale anglaise; cette dernière, se trouvant trop faible pour combattre l'amiral hollandais, dut se contenter de la déclaration qui lui fut faite, que les navires convoyés ne portaient rien qui appartînt au roi d'Espagne. Cependant la Hollande ne put obtenir que cette stipulation fût insérée dans le traité. Cromwell refusa opiniâtrément de céder sur ce point. Le traité de 1666 ne parle pas de la visite des navires convoyés par des bâtiments de guerre. Les causes principales de la résistance de l'Angleterre furent la prétention dont je viens de parler, et surtout la jalousie qui l'animait contre le commerce alors encore très-florissant des Provinces-Unies. Il est, au reste, à remarquer que la Hollande elle-même chercha par tous les moyens à exercer le droit de visite sur les navires convoyés, toutes les fois qu'elle se trouva partie belligérante. Cependant elle ne renonça pas à la défense de son droit; plus d'un siècle après, les États généraux ont complétement approuvé la conduite d'un capitaine Deval, qui s'était opposé, à main armée, à ce que les navires marchands placés sous sa protection fussent visités par une frégate anglaise [1]. La Hollande avait néanmoins consenti à une sorte de transaction, en admettant que le bâtiment convoyeur devait montrer les papiers des navires marchands; cette concession enlevait au vaisseau de guerre toute la force qu'il devait tirer de sa qualité. Le croiseur belligérant, en effet, avait le droit d'examiner et d'apprécier les papiers; il pouvait les trouver irréguliers, réclamer le droit de visiter le bâtiment suspect, et même de l'arrêter et de le conduire dans les ports de son souverain, pour soumettre la question aux tribunaux. Cette concession soumettait en réalité les navires convoyés à la visite, et ne les exemptait que des recherches.

La même question fut de nouveau soulevée toutes les fois que la guerre maritime vint désoler le monde; et cependant, au moment où la paix venait mettre fin aux hostilités, les par-

[1] Voyez placard du 20 septembre 1762. *Recueil de van Jeczaken*, D. 9, p. 207, et H. Wheaton, *Histoire des progrès*, etc., 3e période.

ties ne cherchaient pas à prévenir le retour de ces querelles en réglant ce point dans les traités. Au commencement de la guerre de l'indépendance américaine, l'Angleterre déploya toutes les rigueurs de son code maritime contre les peuples neutres. Dans cette circonstance, comme dans toutes celles qui avaient précédé, tant que son intérêt lui commanda la rigueur, elle soutint le prétendu droit de visite sur les navires convoyés. Lorsque l'union de toutes les puissances neutres vint lui imposer le respect des lois internationales, elle montra plus de modération, mais sans se départir de ses prétentions, sans reconnaître en droit que l'escorte d'un bâtiment de guerre exemptât de la visite des navires convoyés. Elle se réservait de faire valoir ses prétendus droits lorsque les circonstances lui seraient plus favorables. En 1780, l'amiral hollandais comte de Byland, commandant un convoi de navires marchands, s'opposa par la force à la tentative faite de visiter les bâtiments de ce convoi. L'Angleterre, déjà très-animée contre la Hollande, parce qu'elle refusait de prendre part à la guerre en sa faveur et élevait la prétention de rester neutre, se plaignit violemment de l'action de l'amiral Byland. Une lutte diplomatique s'engagea entre les deux nations. Le plénipotentiaire anglais, le chevalier York, parla avec une modération peu en usage dans son pays. On espérait encore amener la Hollaude à partager le fardeau de la guerre avec la Grande-Bretagne. Ces négociations n'eurent pas de solution; la guerre qui éclata entre les deux parties y mit un terme [1].

Il est à remarquer que tous les traités de 1780, constitutifs de la neutralité armée, ont gardé le silence sur cette question si grave et soulevée depuis si longtemps. Cependant les puis-

[1] Ortolan rapporte, par extrait, le mémoire remis aux Etats généraux par le chevalier York, et le contre-manifeste hollandais du 12 mars 1781. *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII, p. 218. Je ne pense pas devoir insérer ces divers documents, parce que, outre leur étenduo, la discussion qui va suivre devant leur emprunter des arguments, cela ferait un double emploi. Voyez aussi Wheaton, *ubi sup.*

sances neutres coalisées furent appelées à faire connaître leur opinion sur la question.

En septembre 1781, un convoi de navires marchands suédois, escorté par le vaisseau de guerre *Wasa*, fut rencontré par une croisière anglaise, qui voulut le soumettre à la visite. Le bâtiment convoyeur résista; une discussion s'éleva entre les cours de Londres et de Stockholm. Cette dernière crut devoir consulter la Russie, qui déclara que les droits et priviléges du pavillon militaire devaient s'étendre aux navires marchands qui se trouvent sous sa protection. La Russie chargea même ses ambassadeurs près les cours étrangères de déclarer aux puissances qu'elle rangeait ce principe au nombre de ceux qui devaient être soutenus par la neutralité armée. Je dois ajouter que plusieurs traités, conclus vers cette époque par le cabinet de Saint-Pétersbourg et même par d'autres nations, stipulent expressément que les navires marchands escortés par un bâtiment de guerre, ne sont pas soumis à la visite des croiseurs belligérants[1].

Les guerres de la Révolution française fournirent à l'Angleterre l'occasion de renouveler ses prétentions sur toutes les questions du droit maritime, et notamment sur celle des navires convoyés. La Suède et le Danemark résistèrent avec énergie aux actes tyranniques de la Grande-Bretagne. Ces puissances se lièrent même par un traité de neutralité armée[2]; et, voulant préserver les navires marchands des excès commis par les croiseurs anglais, elles les firent escorter par des bâtiments de guerre. Les officiers comman-

[1] Voyez notamment le traité du 17 octobre 1782, entre la Russie et le Danemark, article 18; celui du 11 janvier 1787, entre la France et la Russie; celui du 17 du même mois de janvier 1787, entre la Russie et les Deux-Siciles; celui du 3 avril 1783, entre les États-Unis d'Amérique et la Suède, article 12.

[2] Ce traité peu connu est du 7 mars 1794; l'article 5 est ainsi conçu : « Pour atteindre le but qu'elles se proposent, Leurs Majestés s'engagent à équiper chacune, aussitôt que la saison le permettra, une escadre de huit vaisseaux de ligne, avec un nombre proportionné de frégates, et de les pourvoir de tout ce qui sera nécessaire pour leur faire tenir la mer. » Mémoire de 1812, pièce n° 28, p. 93, et le *Recueil* de de Martens, t. V, p. 274.

dant les convois reçurent l'ordre de repousser, même par la force, toute tentative de visite sur les navires confiés à leur garde.

Il ne paraît pas qu'aucune tentative de visite ait eu lieu jusqu'au mois de janvier 1798. A cette époque, un convoi suédois, composé de navires chargés de bois de construction et escortés par la frégate *Ulla Fersen*, fut rencontré par une division anglaise. Le capitaine suédois, ne voulant pas se soumettre à la visite, fut pris avec tout son convoi. La cour d'amirauté déclara tous les bâtiments de bonne prise [1].

A la fin de 1799, la frégate danoise *Haufenen*, escortant un convoi de navires marchands de sa nation, fut rencontré, aux environs du détroit de Gibraltar, par plusieurs frégates anglaises, qui voulurent visiter les bâtiments marchands. Le capitaine *van Dockun* résista avec énergie, fit feu sur les embarcations de l'une des frégates belligérantes, l'*Emerald;* s'empara de l'une des chaloupes de la *Flora;* mais le brave Danois fut forcé de se rendre à Gibraltar avec son convoi. Une vive discussion s'engagea entre les deux cours. Le comte de Bernstorff, alors ministre des affaires étrangères de Danemark, déploya dans cette circonstance l'énergie et le talent qui l'ont placé au premier rang des hommes d'État et des publicistes de son siècle. Il soutint avec une égale vigueur les droits de son pays et ceux de tous les peuples neutres. Mais la Grande-Bretagne, voulant sans doute donner plus de force à son représentant ordinaire, M. Merry, expédia à Copenhague un ambassadeur extraordinaire, lord Whitworth; et, pour appuyer les arguments qu'il devait employer, le fit suivre dans la Baltique par une flotte de seize vaisseaux de ligne. Pendant ces négociations, le 25 juillet 1800, une frégate da-

[1] L'instruction de cette affaire, d'abord suspendue par des négociations, ne fut terminée que le 11 juin 1799. Sir W. Scott donna des conclusions très-développées dans lesquelles, sous le nom de *Principes du droit international*, il expose et cherche à justifier, par toutes les arguties que peut fournir la science, les prétentions de sa patrie; elles sont résumées dans l'*Histoire des progrès du droit des gens* de Wheaton, 4e période, § 7.

noise, la *Freya*, rencontrée par une escadre anglaise forte de six vaisseaux, refusa de laisser visiter les bâtiments qu'elle escortait. Après un combat très-vif, mais trop inégal, la frégate la *Freya* et tout le convoi furent pris et conduits aux dunes.

Menacé par la flotte anglaise et trop faible pour résister, le Danemark dut céder à la force; mais il ne fit aucune concession sur le principe. Aux termes d'une convention signée le 29 août 1800, l'examen de la question de la visite des navires convoyés fut remis à une autre époque; et, en attendant qu'elle reçut une solution, le Danemark s'engagea à ne plus faire escorter les navires marchands de ses sujets. L'Angleterre restitua la frégate la *Freya* et tous les navires pris sous son convoi [1].

Cette convention, arrachée par la force, pesait beaucoup au Danemark. A ce moment même, la Russie venait de remettre une note aux cours de Suède, de Danemark et de Prusse, pour les engager à former une nouvelle coalition de neutralité armée. Le cabinet de Copenhague accepta cette ouverture avec empressement, et le traité fut signé le 4-16 décembre 1800. Les trois traités conclus entre la Russie, le Danemark, la Suède et la Prusse, outre les principes énoncés dans ceux de 1780, stipulent expressément que les navires marchands convoyés par un vaisseau de guerre, ne peuvent être soumis à la visite; et que, dans ce cas, le croiseur belligérant devra s'en rapporter à l'affirmation de l'officier commandant l'escorte, lorsqu'il déclarera que les bâtiments naviguant sous sa protection sont de sa nation, et ne portent pas de contrebande chez l'ennemi [2].

[1] Article 1er. « La question de droit, relativement à la visite des navires neutres allant sous convois, sera renvoyée à une discussion ultérieure. Article 2. La frégate danoise la *Freya*, et les navires trouvés sous son convoi, seront incessamment relâchés... Article 3. Pour empêcher que de pareilles rencontres ne renouvellent des contestations de la même nature, Sa Majesté danoise suspendra ses convois jusqu'à ce que des explications ultérieures sur le même objet aient pu effectuer une convention définitive. » De Martens, *Rec.*, t. VII, p. 149.

[2] Le § 5 de l'article 3, rédigé d'une manière uniforme dans les trois traités, est

Le 2 avril 1801, en pleine paix, une flotte anglaise passe le Sund, attaque et détruit, dans le port même de Copenhague, la flotte danoise. On ne peut douter, et l'Angleterre elle-même l'à avoué, que la noble persistance des Danois à défendre leurs droits et leur indépendance sur mer, et notamment leur résistance à la visite des navires convoyés, n'ait été la seule cause de l'attentat inouï commis par la flotte britannique. La cour de Londres avait été profondément blessée par la neutralité armée de 1780. Elle sentait que, si ce fait se renouvelait, elle serait encore contrainte de faire plier sa politique devant cet obstacle, et de respecter les principes des lois internationales; que les neutres, habitués désormais à ce mode d'alliance défensive, lui opposeraient dans toutes les guerres la même digue; en un mot, que c'en était fait du système anglais, de la base principale de la grandeur maritime de son pays. Elle n'hésita donc pas à écraser d'un seul coup, par la plus insigne perfidie, une nation qui menaçait de se tourner contre elle, si elle ne renonçait pas à ses injustes prétentions. La mort tragique de Paul I[er], arrivée au même moment, vint favoriser les projets de l'Angleterre et assurer leur réalisation. Maîtresse de l'esprit du jeune empereur de Russie, elle lui fit accepter en quelques jours la fameuse convention du 17 juin 1801. La Grande-Bretagne, réunie à la Russie, imposa l'acceptation de cette convention au Danemark privé de sa flotte, et à la Suède désormais isolée et incapable de soutenir la lutte contre de si puissants ennemis.

La convention de 1801 contient, sur la visite des navires envoyés, des stipulations réellement bizarres et que l'on chercherait en vain à justifier par l'application des principes, soit du droit primitif, soit du droit secondaire, soit même d'un usage préexistant. On sent dans la rédaction de cette conven-

ainsi conçu : « Que la déclaration de l'officier commandant le vaisseau ou les vaisseaux de la marine impériale ou royale qui accompagneront un ou plusieurs bâtiments marchands, que son convoi n'a à bord aucune marchandise de contrebande, doit suffire pour qu'il n'y ait lieu à aucune visite sur son bord ni sur celui des bâtimens de son convoi. » De Martens, *Rec.*, t. VII, p. 172 et suiv.

tion, qui est un code tout entier et entièrement neuf, que l'Angleterre elle-même ne regardait pas comme un droit ce qu'elle réclamait sous ce nom ; que le principal but de son insistance était d'arriver à dégoûter les neutres de faire escorter les navires de leurs sujets, et, d'un autre côté, qu'elle sentait la nécessité de ménager la noble susceptibilité des nations qui, prises isolément, ne pouvaient lui porter ombrage, mais dont les forces réunies pouvaient déjouer tous ses projets. L'article 4 donne au belligérant le droit de visite sur les navires convoyés ; mais ce droit ne peut être exercé que par les bâtiments de guerre, et non par les corsaires [1].

La visite doit se faire à bord du bâtiment commandant le convoi, qui, dépositaire des papiers des navires placés sous sa conduite, les communique au croiseur. Il est à remarquer que le commandant doit exhiber lui-même l'ordre en vertu duquel il escorte le convoi, c'est-à-dire que, quoique bâtiment de l'État, on le soumet à la visite ; et que, par compensation, le visiteur doit justifier de sa nationalité, de sa qualité de vaisseau de guerre [2]. Le croiseur peut ne pas être convaincu par l'examen des papiers ; dans ce cas, il a le droit de se rendre à bord des navires qui excitent ses soupçons, et de procéder à la visite, c'est-à-dire aux recherches. Alors, le chef du convoi doit réunir les bâtiments sous ses ordres et les empêcher de

[1] Article 4, § 1. « Le droit de visiter les navires marchands appartenant aux sujets de l'une des puissances contractantes, et naviguant sous le convoi d'un vaisseau de guerre de ladite puissance, ne pourra être exercé que par les vaisseaux de guerre de la partie belligérante, et ne s'étendra jamais aux corsaires, armateurs ou autres bâtiments qui n'appartiennent pas à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés, mais que leurs sujets auraient armés en guerre. » De Martens, *Rec.*, t. VII, p. 260.

[2] § 3. « Lorsqu'un tel vaisseau de guerre ayant sous son convoi des navires marchands, sera rencontré par un vaisseau ou des vaisseaux de guerre de l'autre partie contractante qui se trouvera alors en guerre... et le commandant du vaisseau de la puissance belligérante enverra une chaloupe à bord du vaisseau de convoi, où il sera procédé réciproquement à la vérification des papiers et certificats qui doivent constater, d'une part, que le vaisseau de guerre neutre est autorisé à prendre, sous son escorte, tels et tels vaisseaux marchands de sa nation, chargés de telle cargaison et pour tel port ; de l'autre part, que le vaisseau de guerre de la partie belligérante appartient à la flotte impériale ou royale de Leurs Majestés. »

s'éloigner; il a cependant le pouvoir d'envoyer un officier pour assister aux recherches [1]. Enfin, si, d'après la visite, les interrogatoires ou les recherches, le belligérant pense devoir arrêter et détenir un ou plusieurs navires du convoi, il a le droit de le faire, en notifiant sa volonté au chef de l'escorte, qui de son côté, peut envoyer un de ses officiers avec les bâtiments saisis [2].

Cette convention, dont je discuterai les clauses plus tard, n'eut pas une longue existence. Aussitôt après la rupture de la paix d'Amiens, dès 1803, l'Angleterre la viola dans toutes ses dispositions. En 1807, le mécontentement des puissances du Nord et la paix conclue par la Russie avec la France lui firent craindre une nouvelle coalition neutre. Au lieu d'avoir à la détruire, elle préféra la prévenir. Le 7 septembre 1807, en pleine paix, une flotte anglaise se présente devant Copenhague, bombarde la ville, s'en empare ainsi que de tous les vaisseaux de guerre qui étaient dans le port. Le 7 novembre, la Russie, dans son manifeste de déclaration de guerre à l'Angleterre proclamait anéantie la convention de 1801. De son côté, l'Angleterre, dans son contre-manifeste, déclarait retirer *les concessions* par elle faites dans cet acte. Pendant toute la fin de la guerre, les neutres durent subir la loi tyrannique de la Grande-Bretagne. Les excès par elle commis, au

[1] § 4. « Cette vérification faite, il n'y aura lieu à aucune visite si les papiers sont reconnus en règle, et s'il n'existe aucun motif valable de suspicion. Dans le cas contraire, le commandant du vaisseau de guerre neutre (y étant dûment requis par le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance belligérante) doit amener et détenir son convoi pendant le temps nécessaire pour la visite des bâtiments qui le composent; et il aura la faculté de nommer et déléguer un ou plusieurs officiers pour assister à la visite desdits bâtiments, laquelle se fera en sa présence sur chaque navire marchand, conjointement avec un ou plusieurs officiers préposés par le commandant du vaisseau de la partie belligérante. »

[2] § 5. « S'il arrive que le commandant du vaisseau ou des vaisseaux de la puissance en guerre ayant examiné les papiers trouvés à bord, ou ayant interrogé le maître et l'équipage du vaisseau, aperçoive des raisons justes et suffisantes pour détenir le navire marchand, afin de procéder à une recherche ultérieure, il notifiera cette intention au commandant du vaisseau de convoi, qui aura le pouvoir d'ordonner à un officier de rester à bord du navire ainsi détenu, et d'assister à l'examen de la cause de sa détention... »

sujet de la visite, sont les mêmes que ceux dont j'ai déjà fait la triste narration en parlant du blocus, de la contrebande de guerre, etc.

Depuis la paix de 1815, tous les traités conclus par les puissances maritimes de l'ancien et du nouveau monde, à l'exception de ceux dans lesquels l'Angleterre est partie, ont stipulé que la visite ne pourrait être exercée sur les navires de commerce neutres, naviguant sous l'escorte d'un bâtiment de guerre appartenant à leur souverain. Dans ce cas, il est reconnu que le croiseur belligérant, bâtiment de guerre ou corsaire, doit s'en rapporter à la déclaration du commandant du convoi, lorsqu'il attestera que les navires placés sous sa protection sont de sa nation et ne portent à l'ennemi aucune marchandise de contrebande. Le double but de la visite (constatation de la nationalité et accidentellement de l'innocence de la cargaison) se trouve ainsi rempli. Les traités conclus par la Grande-Bretagne, même le traité de Paris, ou plutôt la déclaration du 16 avril 1856, gardent sur ce point un silence absolu.

Telles sont les diverses phases par lesquelles cette grave question a passé depuis deux cents ans. On doit observer que la difficulté sur la visite des navires convoyés ne s'est pas élevée avant le XVIIe siècle.

SECTION II.

Examen de la question d'après le droit secondaire et l'opinion des auteurs.

La visite est une institution de la loi secondaire, institution qui, n'étant pas contraire à la loi primitive, et n'étant qu'un mode d'action des droits créés par cette dernière loi, doit être respectée. La visite a un double but : 1° de s'assurer de la nationalité d'un navire rencontré, afin, s'il est ennemi, d'agir hostilement envers lui ; s'il est ami, de le respecter et même de

lui prêter l'assistance due à ceux qui portent ce nom ; 2° et, dans un cas déterminé seulement, lorsque le navire neutre se dirige vers un port ennemi, de savoir si cet ami ne cesse pas de mériter ce nom par sa conduite, s'il ne se range pas du côté de l'ennemi, en lui portant des moyens directs de faire la guerre. Les bâtiments de guerre sont complétement exempts de la visite ; ni les vaisseaux de l'État belligérant, ni les corsaires ne peuvent donc chercher à visiter un bâtiment de l'État neutre..

Cela résulte, à mes yeux, de la manière la plus évidente, de la teneur même de tous les traités, c'est-à-dire des actes qui, seuls, ont donné naissance au droit de visite. Ces traités, créateurs du droit, l'ont eux-mêmes limité : tous, sans exception, portent que les bâtiments marchands seront soumis à ce droit ; il n'en existe qu'un qui fasse exception (encore cette exception est implicite et restreinte à un seul cas), c'est la convention du 17 juin 1801, qui soumet à la visite, à cause des navires marchands confiés à sa garde, le vaisseau de guerre chargé d'un convoi [1]. D'ailleurs, il faut remarquer que cette visite ne porte pas sur la nationalité du vaisseau, ne s'applique pas aux circonstances personnelles au vaisseau (si je puis me servir de cette expression), mais seulement à celles qui concernent le convoi et les navires convoyés. Cette convention, je l'ai déjà qualifiée plusieurs fois, est complétement en dehors du droit international. Je puis donc poser en principe que les traités, en créant le droit de visite en faveur du belligérant, l'ont restreint aux seuls navires du commerce. Ce fait n'est pas contestable ; l'usage constant de tous les peuples est conforme aux prescriptions des actes diplomatiques.

Le seul motif qui a fait soumettre les navires marchands à la visite, le seul qui a fait créer la visite par le droit secondaire, est le peu de foi qu'inspirent leur pavillon et la parole de leur chef. Pour les y soustraire, il suffirait par conséquent de donner au belligérant une garantie de la vérité du signal ou de

[1] Voyez les §§ 1 et 3 de l'article 4 de la convention du 17 juin 1801, rapportés textuellement ci-dessus, dans la 1re section, et de Martens, *Rec.*, t. VII, p. 172.

la parole. C'est pour arriver à ce résultat que les peuples neutres ont pensé devoir faire accompagner leurs navires de commerce par des bâtiments de guerre; le vaisseau de guerre est, dans ce cas, moins une escorte, une protection matérielle, qu'une sorte de complément de preuve de la nationalité, de la neutralité; c'est un haut fonctionnaire qui accompagne de simples citoyens, pour leur faire obtenir la confiance à laquelle chacun d'eux individuellement ne saurait avoir droit. Le convoyeur peut-il obtenir, pour les navires placés sous sa protection, la foi, la créance qui lui est accordée, qui lui appartient pour lui-même? L'affirmative ne me paraît pas pouvoir faire de doute.

Le but de la visite est de mettre le belligérant à portée d'exercer son droit de guerre sur les navires ennemis, d'empêcher qu'ils lui échappent à la faveur d'un déguisement, et encore de mettre obstacle à ce qu'un neutre porte de la contrebande chez l'ennemi. La parole ou même le signal, l'assurance par un fonctionnaire public, et reconnu, suffit pour remplir ce but, lorsqu'il s'agit d'un bâtiment de guerre, parce que cette affirmation est celle du souverain lui-même, par la voix de son délégué. Ce mode de justification de la nationalité et de la neutralité réelle des navires rencontrés, est, à mes yeux, beaucoup plus sûr; il présente aux belligérants des garanties plus complètes que l'inspection même des papiers de bord [1]. Il ne peut y avoir ni fraude ni supercherie dans l'affirmation d'un officier commandant un convoi, qui parle au nom de son souverain. D'ailleurs, la nation entière serait responsable du crime commis par cet officier s'il cherchait à tromper; car il aurait, par ce fait, entaché l'honneur national et exposé son

[1] « Le gouvernement neutre, en faisant convoyer par des vaisseaux de guerre les navires de ses sujets commerçants, offre par là même aux puissances belligérantes une garantie plus authentique, plus positive encore que ne l'est celle qui est fournie par les documents dont ces navires sont munis, et il ne saurait, sans se déshonorer, admettre à cet égard des doutes ou des soupçons qui seraient aussi injurieux pour lui qu'injustes de la part de ceux qui les concevraient ou les manifesteraient. » *Réponse du comte de Bernstorff à M. Merry, envoyé britannique à Copenhague*, du 19 avril 1800. De Martens, *Rec.*, t. VII, p. 130.

pays à être entraîné dans la guerre. Il est constant que le chef de l'escorte est beaucoup mieux instruit de la nature de la cargaison des bâtiments qui lui sont confiés, que ne pourrait jamais l'être un croiseur étranger, même après la visite, même après les recherches. En effet, les capitaines de corsaires, et souvent même les officiers militaires du belligérant, ignorent complétement la langue dans laquelle sont rédigés les papiers du navire neutre, et, quelle que soit l'activité, je dirai même l'âpreté, que les corsaires mettent dans les recherches qu'ils honorent du nom de visite, ils ne sauraient connaître tout ce qui se trouve à bord. Le gouvernement neutre, au contraire, faisant surveiller avec soin le chargement des navires qu'il veut faire convoyer, instruit son délégué de tous les détails nécessaires pour la déclaration qu'il doit faire aux croiseurs belligérants. Il faut bien remarquer que ce ne sont pas les canons des vaisseaux qui donnent créance à la parole, au signal, c'est la qualité de celui qui commande ce vaisseau, de celui qui donne la parole ou fait le signal. Le coup d'assurance d'un vaisseau de ligne, malgré les cent vingt bouches à feu qu'il porte, n'a pas plus de valeur que celui d'un garde-pêche qui n'a que deux petits canons, ou d'un bâtiment d'État non armé. La visite à bord des navires du commerce n'a lieu que pour rechercher cette affirmation du souverain ou de ses délégués, parce qu'elle doit s'y trouver écrite. Si donc on place à la tête d'une réunion de navires marchands, un bâtiment de guerre, la parole qu'il donnera, le signal qu'il fera, sera l'affirmation du souverain par la voix de son délégué direct. Foi entière y sera due; il ne sera plus nécessaire de chercher l'affirmation écrite, il n'y aura plus lieu à la visite.

Le bâtiment de guerre, lorsqu'il est seul ou avec d'autres vaisseaux d'État, n'a qu'une seule justification à faire, celle de la nationalité. Le coup de canon d'assurance suffit. Mais les navires marchands ont une seconde question à résoudre, celle de savoir s'ils ne portent pas de contrebande chez l'ennemi. Pour arriver à satisfaire le belligérant sur ce second motif de la visite, le commandant du convoi doit déclarer *ver-*

balement au croiseur que les bâtiments confiés à ses soins ne portent pas de contrebande. Le double but de la visite se trouve ainsi rempli, sans recourir à la visite elle-même. Tels sont, à mon avis, les véritables principes de la visite en temps de guerre, et la solution qui doit être donnée à la question des convois neutres. C'est ainsi que je crois devoir interpréter les actes de la loi secondaire qui ont créé le droit de visite.

Une seule nation élève aujourd'hui la prétention de soumettre à la visite les navires neutres convoyés. La Grande-Bretagne, pour soutenir son opinion, conteste l'origine même du droit de visite. C'est, dit-elle, un droit universel; les stipulations des traités ont pu le modifier, le limiter, mais il appartient aux belligérants par le seul fait de la guerre [1]. Cet argument, que les représentants de l'Angleterre n'ont jamais voulu développer [2], s'il était admis, nous conduirait à des conclusions diamétralement opposées à celles que nous avons adoptées. Il est donc nécessaire de l'examiner avec soin.

L'idée énoncée par la Grande-Bretagne est que le droit de visite découle de la loi primitive, que par conséquent, comme tous ceux qui naissent de cette source, il est absolu, et ne peut être que réglementé par la loi secondaire, par les traités.

[1] « Le droit que le roi réclame est universel et résulte nécessairement d'un état de guerre. Ce n'est qu'aux modifications et aux limitations de ce droit que les traités particuliers sont applicables. » Note de lord Whitworth, ambassadeur extraordinaire anglais à Copenhague, adressée à M. le comte de Bernstorff, ministre des affaires étrangères de Danemark, le 21 août 1800. (Affaire de la frégate la *Freya*.) De Martens, *Rec.*, t. VII, p. 143.

[2] La note que je viens de citer contient cette phrase : « Le soussigné se croit pleinement fondé à soutenir, d'après les jurisconsultes les plus éclairés qui ont traité ce sujet, que, etc. » Dans sa réponse, le ministre danois s'exprime ainsi : « Si le gouvernement britannique croit avoir des autorités ou des preuves à alléguer en faveur de sa thèse, le Danemark doit attendre qu'il les lui indique d'une manière plus particulière, pour lui opposer celles qui lui ont toujours paru assez décisives en faveur de la sienne pour déterminer son opinion à cet égard. » M. de Bernstorff termine en proposant à lord Whitworth la médiation de la Russie. La réponse de l'ambassadeur britannique repousse la discussion et la médiation. Les autorités qu'il avait à invoquer étaient seize vaisseaux de ligne, commandés par l'amiral Dixon et mouillés près d'Helsingoer. La menace de faire agir cette escadre arracha au Danemark la convention du 29 août 1800. Ce mode d'argumentation dispensait de citer les preuves.

La conséquence immédiate de ce système est que tous les bâtiments rencontrés à la mer par un croiseur belligérant sont soumis à la visite, à moins qu'un traité spécial, conclu entre le souverain du navire armé et celui du navire rencontré, ne l'en ait formellement, positivement exempté. Cette règle s'applique à tous sans exception, même aux bâtiments de guerre; car le droit primitif n'a fait aucune distinction entre les diverses espèces de bâtiments. Jusqu'à ce jour, tous les traités sont restés muets sur les vaisseaux de guerre; il n'en existe pas un seul qui prononce une exemption formelle en leur faveur; d'après le raisonnement de lord Whitworth, ces vaisseaux sont donc également soumis à la visite des belligérants. Le silence gardé par la loi secondaire, loin de pouvoir être interprété comme je l'ai fait, doit l'être dans le sens contraire. Cependant l'usage immémorial de toutes les nations l'a entendu autrement. La Grande-Bretagne elle-même, qui ne peut être soupçonnée ni de partialité en faveur des peuples neutres, ni d'abandon de ses propres droits, n'a jamais poussé ses prétentions jusqu'à réclamer la visite des bâtiments de guerre; et alors qu'elle se proclamait souveraine des mers auxquelles elle donnait le nom de britanniques, c'est-à-dire d'une très-grande partie de l'Océan, alors qu'en vertu de cette prétendue souveraineté elle exigeait le salut de tous les vaisseaux étrangers rencontrés sur ces mers, elle n'a jamais réclamé la visite des bâtiments d'État. Le gouvernement anglais s'est borné jusqu'ici à exercer, de gré ou de force, la visite des navires marchands naviguant sous l'escorte d'un vaisseau de guerre.

Le raisonnement anglais repose sur une fausse base; ainsi que l'établit parfaitement le comte de Bernstorff, la visite est un droit créé par la loi conventionnelle [1], comme un moyen

[1] « L'usage et les traités attribuent sans doute aux puissances belligérantes le droit de faire visiter par leurs vaisseaux de guerre et leurs corsaires les navires neutres non convoyés. Mais ce droit n'étant pas naturel, mais purement conventionnel, on ne saurait, sans injustice ou sans violence, en étendre l'effet arbitrairement au delà de ce qui a été convenu ou accordé. Or, aucune des puissances maritimes et indépendantes de l'Europe n'a jamais, que le soussigné sache, reconnu le droit

de connaître la nationalité du navire rencontré, comme un mode d'exercer le droit de guerre envers les ennemis, lorsque ce navire n'était pas, par sa qualité même, en possession de justifier, par un simple signal, la réalité de son pavillon. C'est dans ces termes, et pour arriver à ce but, que la visite a été instituée; c'est dans cette limite qu'elle doit être resserrée. Au reste, il était très-difficile de discuter une opinion émise sans aucune preuve à l'appui, comme celle de l'ambassadeur anglais; le ministre danois y fit la réponse la plus précise et la plus claire [1], mais sans pouvoir convaincre une puissance qui voulait, avec toute l'énergie de son intérêt mercantile, pouvoir librement ruiner le commerce et la navigation de peuples pacifiques [2]. Le seul argument de l'Angleterre dans cette cir-

de faire visiter des navires neutres escortés par un ou plusieurs vaisseaux de guerre, et il est évident qu'elles ne sauraient le faire sans dégrader leur pavillon et sans renoncer à une partie essentielle de leurs propres droits. » *Réponse de M. de Bernstorff à M. Merry*, du 19 avril 1800 (affaire de la frégate *Haufruen*). De Martens, t. VII, p. 130.

[1] Voyez toute la réponse énoncée dans la note ci-dessus, et trop longue pour être rapportée ici en entier. Cependant elle mérite d'être lue et méditée par tous ceux qui sont appelés à discuter les questions du droit international maritime. On y trouve le passage suivant : « La visite exercée par les corsaires ou vaisseaux de guerre des puissances belligérantes à l'égard des bâtiments neutres allant sans convoi est fondée sur le droit d'en reconnaître le pavillon et d'en examiner les papiers. Il ne s'agit que de constater leur neutralité et la régularité de leurs expéditions. Les papiers de ces bâtiments étant trouvés en règle, aucune visite ultérieure ne peut régulièrement avoir lieu; c'est par conséquent l'autorité du gouvernement au nom duquel ces documents ont été dressés et délivrés, qui procure à la puissance belligérante la sûreté requise. Mais le gouvernement neutre, en faisant convoyer par des vaisseaux de guerre les navires de ses sujets commerçants, offre par là même, aux puissances belligérantes, une garantie plus authentique, plus positive encore que ne l'est celle qui est fournie par les documents dont ces navires se trouvent munis... » De Martens, *ubi sup.*

[2] L'intérêt personnel de l'Angleterre, son intérêt mercantile, unique mobile de sa politique, se fait jour jusque dans les actes officiels. Quelque habiles que soient les agents de cette puissance si profondément habile, ils ne parviennent pas toujours à dissimuler ce but occulte de la politique de leur pays. C'est ainsi que lord Whitworth, dans sa dépêche du 12 août 1800, laisse échapper cette vérité. En parlant du droit de visiter les navires convoyés, il dit : « .... des droits incontestables fondés sur les principes les plus évidents de la loi des nations, dont Sa Majesté ne peut jamais se départir, et dont le maintien calme mais soutenu *est indispensablement nécessaire à l'exercice des intérêts les plus chers de son empire.* » Lord Gren-

constance fut la force brutale; les canons de l'amiral Dixon donnèrent la preuve que la réclamation était bien fondée.

L'ambassadeur britannique, pour justifier la prise de la *Freya* et de son convoi, invoqua les usages de toutes les nations qui soumettent à la confiscation tous les navires qui opposent à la visite la *résistance et le combat* [1]. Je ne ferai pas à ce diplomate l'injure de lui reprocher son ignorance; mais il me sera permis d'affirmer qu'il n'était pas de bonne foi. Les lois particulières des peuples prononcent effectivement la saisie des navires marchands qui résistent et combattent pour éviter la visite; nous avons examiné cette question; mais il s'agit de navires marchands et isolés, qui sont dans l'obligation de subir la visite et doivent amener leurs voiles ou mettre en panne, en un mot obéir à la semonce.

Or la *Freya*, frégate de S. M. Danoise, n'était pas un navire marchand; elle n'était pas tenue d'obéir à la semonce, de s'arrêter, de subir la visite. Il n'y avait aucune similitude, l'argument n'était pas embarrassant et donnait prise à une réponse qui ne se fit pas attendre [2].

ville, alors ministre des affaires étrangères à Londres, dans une note remise aux ambassadeurs de Danemark et de Suède, le 15 janvier 1801, s'exprime en ces termes : « On sait assez dans quelle vue hostile on tenta, en 1780, d'établir un nouveau Code de droits maritimes et de soutenir par la force, un système d'innovation *nuisible aux plus chers intérêts de l'empire britannique*... L'admission de ces principes, si elle devait jamais avoir lieu, *tarirait infailliblement une des principales sources de la force et de la sûreté de l'empire britannique*... » Enfin Pitt, défendant la politique du cabinet dont il était le chef, disait à la tribune : « L'honorable membre ignore-t-il *que la prépondérance maritime que nous avons acquise par ce moyen a fait la sûreté de notre pays?*... » Séance du 2 février 1801.

[1] « Le soussigné, dit lord Whitworth, se croit pleinement fondé à soutenir, d'après l'opinion des jurisconsultes les plus éclairés qui ont traité ce sujet, « que tout vaisseau neutre qui s'oppose à la visite en pareil cas est, de fait, confiscable et de bonne prise, et que ce principe a été de tous temps universellement admis... » Note du 21 août 1800.

[2] Le comte de Bernstorff répondit à cet argument, dans sa note du 26 août, dans les termes suivants : « ... Ce principe, tel qu'il est, non universellement reconnu, mais assez généralement pratiqué, ne porte notoirement que sur des navires marchands non convoyés, qui, n'étant point armés, n'ont à attendre leur sûreté que de l'innocence de leur expédition, du respect dû à leur pavillon, et de l'authenticité des documents dont ils se trouvent munis par leurs gouvernements... »

Le dernier argument employé par le représentant du cabinet de Londres est de la même force que celui qui précède. Il consiste à prétendre que, de l'admission du principe que les navires convoyés sont exempts de la visite, il résulterait qu'une puissance quelconque pourrait, par le moyen du moindre bâtiment de guerre, étendre la même protection sur tout le commerce ennemi dans toutes les parties du monde [1]. Comme on le voit, le raisonnement repose sur la mauvaise foi présumée de la nation neutre. Un pareil fait ne peut se présumer, et, sous ce rapport, nous partageons le sentiment d'indignation exprimé par le ministre danois dans sa réponse [2]. D'ailleurs, en admettant même le fait, il constituerait une violation du devoir neutre; il pourrait attirer les maux de la guerre sur le peuple qui s'en rendrait coupable; mais il ne saurait détruire le principe. Le belligérant aurait évidemment le droit de traiter en ennemi le neutre qui tiendrait une semblable conduite; mais cela ne saurait lui donner celui de visiter les navires convoyés. D'un autre côté, si le gouverne-

[1] « Si le principe est un fait admis, qu'une frégate danoise peut légalement garantir de toute visite les vaisseaux marchands de cette nation, il s'ensuit naturellement que cette même puissance ou toute puissance quelconque peut, par le moyen du moindre bâtiment de guerre, étendre la même protection sur tout le commerce de l'ennemi, dans toutes les parties du monde. Il ne s'agira que de trouver dans le monde entier civilisé un seul État neutre, quelque peu considérable qu'il puisse être, assez bien disposé envers les ennemis pour leur prêter son pavillon et couvrir tout leur commerce sans encourir le moindre risque, car, dès que l'examen ne peut avoir lieu, la fraude ne craint plus de découverte. » Même note que ci-dessus.

[2] « Si lord Whitworth a pensé détruire la force des arguments développés dans cette note (du 19 avril) par la réflexion que, par le droit de garantie des navires marchands de toute visite par l'escorte d'un vaisseau de guerre, l'Etat neutre le moins puissant acquerrait la faculté de couvrir impunément de son pavillon un commerce illicite, le soussigné le prie d'observer que le gouvernement qui se dégraderait au point de prêter son pavillon à une pareille fraude, sortirait par cela même des bornes de la neutralité et autoriserait, par conséquent, la puissance belligérante au préjudice de laquelle cette fraude eût été commise, à des mesures que des circonstances ordinaires n'admettraient pas. L'État qui méconnaît ses devoirs s'expose sans doute à perdre ses droits; mais le soupçon d'une conduite avilissante serait aussi injurieux pour le gouvernement qui ne le mériterait pas, que peu honorable pour celui qui l'aurait sans fondement. » Voyez *ubi suprà*, réponse du 26 août.

ment anglais entend que le fait par le neutre d'exploiter pour son propre compte le commerce de transport ou de commission, est un acte de protection du commerce de l'un des belligérants (et je crois que c'est en ce sens qu'il faut interpréter sa prétention), ce fait est parfaitement permis aux neutres, quelque bénéfice qu'il doive leur donner, quelque avantage qu'en puisse retirer l'adversaire. Je crois avoir suffisamment prouvé la vérité de cette opinion.

La visite est une institution du droit secondaire, et par conséquent n'est pas un droit universel, pour me servir de l'expression anglaise; d'après la loi même à laquelle elle doit son origine, elle ne s'applique pas aux bâtiments d'État. Ces deux principes posés, il reste une seule question : la visite peut-elle être exercée sur les navires du commerce neutres placés sous le convoi d'un bâtiment de guerre? L'immunité du pavillon du vaisseau de guerre, ou plutôt la foi due au commandant de ce vaisseau, doivent-elles s'étendre sur les navires placés sous sa protection et naviguant sous son escorte [1]? Cette double question me paraît résolue par ce qui précède. Le commandant du bâtiment de l'État est délégué de son souverain. Lorsqu'il navigue seul ou avec des bâtiments de même nature, il a reçu de son souverain l'autorité nécessaire pour affirmer que le bâtiment lui appartient. Le même officier, chargé d'escorter un convoi de navires du commerce reçoit de ce même souverain l'autorisation, l'ordre de certifier à tous ceux qui peuvent s'en enquérir, que les navires convoyés appartiennent à la nation dont il est le représentant, et observent les lois de la neutralité. Le souverain lui délègue ses pouvoirs à cet égard, comme il les lui avait délégués dans le premier cas, comme il les délègue aux

[1] Cette dernière manière de poser la question, que j'emprunte à Massé, me paraît la seule vraie. « Il ne s'agit pas, en effet, de savoir si le bâtiment de guerre peut communiquer ses immunités au bâtiment de commerce qu'il convoie, mais si, lorsque le commandant du vaisseau de guerre déclare que les bâtiments convoyés sont neutres et qu'ils n'ont aucune contrebande de guerre, cette déclaration n'équivaut pas à une visite, et ne s'oppose pas dès lors à ce qu'une visite effective ait lieu. » *Droit commercial*, t. I, liv. II, ch. II, § 5, n° 317.

fonctionnaires chargés de délivrer les papiers de mer aux navigateurs. La parole de cet officier doit être aussi forte, aussi sacrée dans ce cas que dans l'autre; c'est celle du souverain neutre, c'est celle de la nation; et nul ne saurait élever le moindre doute sur sa validité, sans porter atteinte à l'honneur du souverain de cette nation, c'est-à-dire sans lui faire une grave injure. Elle serait même plus grave, cette injure, que celle résultant du fait de refuser la foi due aux papiers d'un navire, papiers délivrés sous l'autorité et d'après les ordres du chef de l'État, par ses délégués spéciaux. Ces documents en effet sont sortis des mains du fonctionnaire chargé de leur donner l'authenticité; et, bien que ces faits ne soient pas de nature à modifier en rien le droit international, on peut supposer que par un crime ils ont été dénaturés, falsifiés, ou que du moins ils sont passés des mains du possesseur légitime à celles d'un étranger. La parole du commandant du convoi ne peut donner lieu à de semblables suppositions; il exerce directement le pouvoir qui lui a été délégué par son souverain, par la nation tout entière.

Dans ce cas, sans doute, la forme de l'affirmation est différente; le coup de canon d'assurance suffit pour affirmer la nationalité du vaisseau de guerre. Pour suppléer à la visite des navires marchands placés sous sa protection, pour remplir le double but que s'est proposé la loi secondaire en créant le droit de visite en faveur du belligérant, le commandant du convoi doit affirmer *verbalement* que les navires sont de sa nation et ne portent aucune marchandise de contrebande chez l'ennemi. Cette différence importe peu; c'est un mode d'exécution réglé par la loi secondaire et par l'usage. Le but de la visite des navires marchands est double; on eût pu convenir que le convoyeur tirerait deux coups de canon, le premier applicable à la nationalité, le second certifiant la nature de la cargaison; cette différence ne saurait avoir la moindre influence sur le droit.

A ces nombreuses raisons qui militent contre le système anglais, on peut en ajouter encore une qui, moins péremp-

toire, il est vrai, ne fut cependant pas négligée par les Danois [1]. C'est que, si on admettait la visite des navires convoyés, il en résulterait que le plus chétif corsaire belligérant, c'est-à-dire un navire marchand commandé par un capitaine marchand, monté par une troupe trop souvent composée d'aventuriers à peine disciplinés, aurait le droit, par cela seul qu'il aurait obtenu une lettre de marque d'un souverain, de mépriser la parole d'un officier de la marine militaire neutre, d'un délégué direct du chef de la nation amie, et de visiter les navires marchands placés sous la protection du pavillon de l'État. Ce fut sans doute pour répondre à la juste susceptibilité exprimée par le Danemark sur ce point, que, dans la fameuse convention de 1801, l'Angleterre consentit à ce que les navires convoyés ne pussent pas être soumis à la visite des corsaires.

Tous les traités conclus avant 1782, même ceux qui ont eu pour but d'établir la neutralité armée, ont gardé le silence sur la visite des navires convoyés. Ce silence, si on admet l'origine que nous avons assignée au droit de visite, et l'interprétation que nous en avons faite en parlant des bâtiments de guerre, est un argument sans réplique en faveur de notre système. En effet, les actes solennels seuls ayant créé le droit de visite, et dans un but déterminé, ce droit ne peut s'appliquer qu'aux seuls cas spécialement prévus, et dans lesquels le but proposé ne peut pas être atteint par un autre moyen plus sûr et plus simple. Nous avons établi que la déclaration du chef du convoi donnait plus de garantie au belligérant et présentait beaucoup moins d'inconvénients pour les neutres. Disons donc que le silence des traités doit être interprété dans ce sens, que les navires du commerce convoyés ne sont

[1] « Que si l'on voulait admettre que le convoi du souverain qui l'accorde ne garantit pas les navires de ses sujets de la visite des vaisseaux de guerre ou armateurs étrangers, il en résulterait que l'escadre la plus formidable n'aurait pas le droit de soustraire les bâtiments confiés à sa protection au contrôle du chétif corsaire. » *Réponse du comte de Bernstorff à M. Merry*, du 19 avril 1800 (affaire de la *Haufruen*).

pas soumis à la visite; que par conséquent la déclaration de l'officier commandant l'escorte remplit complétement le vœu du droit secondaire, et doit suffire au belligérant pour établir la nationalité et la neutralité des navires dont la conduite est confiée à cet officier.

Cette interprétation se trouve confirmée par le plus grand nombre des traités conclus depuis 1782, qui stipulent expressément que les navires convoyés sont exempts de la visite, et que la déclaration de l'officier chef de l'escorte devra suffire et faire foi [1]. Cette déclaration doit porter sur les deux points qui forment le double but de la visite. Ainsi, l'officier doit affirmer que les navires appartiennent à sa nation, et qu'ils ne portent pas de contrebande chez l'ennemi. Les traités ne font aucune distinction entre les bâtiments destinés pour un port neutre, et ceux qui se dirigent vers les côtes ennemies; ils exigent dans tous les cas que la déclaration contienne les deux faits. Il me paraît que la seconde partie de la déclaration est inutile, lorsque le convoi est destiné pour un port

[1] Voyez entre autres les traités suivants : 19 septembre 1779, entre la France et le Mecklembourg, article 31. Cet acte et le seul antérieur à la date que j'ai citée; il est le premier, je crois, qui contienne une stipulation spéciale sur la visite des navires convoyés ; 8 octobre 1782, entre les États-Unis d'Amérique et la Hollande, articles 10 et 26; 19 octobre 1782, entre la Russie et le Danemark, article 18; 17 janvier 1787, entre la Russie et les Deux-Siciles, article 20; 22 janvier 1787, entre la France et la Russie, article 31; 25 janvier 1787, entre les États-Unis et l'empire de Maroc, article 5; 20 décembre 1787, entre la Russie et le Portugal; 30 décembre 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, article 19; 20 décembre 1800, entre la Russie et la Suède, la Russie et le Danemark, la Russie et la Prusse (seconde neutralité armée); 3 octobre 1824, États-Unis d'Amérique et Colombie, article 20; 1er mai 1829, Hollande et Colombie, article 19; 18 mars 1829, États-Unis et Brésil, article 22; 5 avril 1831, États-Unis et Mexique, article 24; 16 mai 1832, États-Unis et Chili, article 20; 13 octobre 1836, États-Unis et Pérou, article 19; 20 janvier 1836, États-Unis et Vénézuéla, article 23; 25 septembre 1839, France et Texas, art. 5, § 2; 18 septembre 1840, entre la Hollande et le Texas, article 18; 18 octobre 1844, entre la France et la Nouvelle-Grenade, article 21. Tous ces traités statuent d'une manière uniforme sur l'obligation du belligérant de s'abstenir de visiter les navires convoyés, et de s'en rapporter à la déclaration de l'officier neutre commandant le convoi; mais les uns se contentent de sa simple affirmation, les autres exigent qu'il donne sa parole d'honneur. C'est la seule différence qui existe, différence qui ne modifie en rien ce que je viens de dire.

neutre; mais cette obligation imposée au neutre n'a aucune importance.

J'ai dit que le plus grand nombre des traités conclus depuis 1782 avaient adopté l'opinion que je viens de développer. Il est en effet à remarquer que, sur cette question, tous les actes dans lesquels l'Angleterre a été partie ont gardé un silence absolu. Le traité de 1795 entre cette puissance et les États-Unis d'Amérique, qui règle une partie des questions du droit maritime, et dans lequel l'Angleterre a fait prévaloir, au moins temporairement, une partie de ses principes, ne s'occupe nullement de la visite; ce silence est assez extraordinaire pour être remarqué. Quant aux traités intervenus depuis la paix d'Amiens (1802), j'ai déjà fait remarquer que le cabinet de Londres avait systématiquement pris le parti de ne pas parler des questions internationales maritimes.

La Grande-Bretagne avait et a encore un intérêt puissant à repousser les actes du droit secondaire que je viens de citer; aussi a-t-elle fait tous ses efforts pour les faire considérer comme abrogés.

Pitt, dans un discours dont j'ai parlé [1], prétend que les nations du Nord ont elles-mêmes violé tous les principes fondamentaux de la neutralité armée de 1780; d'où l'on doit conclure que ces traités et ceux qui ont pu être la conséquence de la coalition n'ont aucune force. Il cite même, non pas les faits desquels résulterait cette violation, non pas les actes qui la constitueraient, mais une série de dates auxquelles ces faits, ces actes, auraient eu lieu [2]. Cette argumentation peut être très-bonne pour entraîner une majorité parlementaire convaincue à l'avance, mais elle ne saurait trouver place dans une discussion sérieuse; elle ne peut sup-

[1] Voyez la discussion engagée dans le parlement anglais, séance de la Chambre des lords du 13 novembre 1801, et Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens*, 4e période, § 6, p. 314, 1re édition.

[2] Discours en réponse aux interpellations de lord Grey, séance de la chambre des lords du 2 février 1801.

porter l'examen. Les faits sont ou insignifiants ou dénaturés.

Des douze traités conclus par la Grande-Bretagne, de 1792 à 1799, avec les puissances signataires de la neutralité armée de 1780 [1], un seul s'est occupé des questions relatives à la neutralité : c'est celui signé par la Russie, le 21 février 1797 [2]; et, sur ce point, il est tellement vague, tellement obscur, que l'Angleterre, ainsi que sa nouvelle alliée, peuvent l'interpréter chacune dans son sens, c'est-à-dire dans le sens le plus opposé. Je sais que cette ambiguïté suffit à la politique britannique pour tirer d'une clause tout l'avantage qu'elle se propose d'y trouver, pour faire tourner le traité à son bénéfice. Cependant on ne saurait, lorsqu'il s'agit d'intérêts aussi graves, voir dans l'article 10 du traité de 1797 un abandon par la Russie des principes de la neutralité armée. Ces principes sont ceux mêmes du droit primitif, et on ne saurait les abandonner tacitement.

Je sais que quelques-uns des actes, conclus à cette époque entre les nations européennes, contenaient l'engagement des parties contractantes de faire le plus de mal possible au commerce français, et même de pousser les peuples neutres à coopérer à sa destruction complète ; mais ces conventions, faites entre nations belligérantes contre un ennemi commun, n'ont rien d'extraordinaire ; elles sont l'application, un peu exagérée sans doute, du droit de nuire à l'adversaire, du droit de la guerre. Malgré l'assertion très-habile peut-être de Pitt, on peut affirmer que les deux seuls traités, conclus dans cette

[1] Ces douze traités sont les suivants : 25 mars 1793, Angleterre et Russie; 25 avril 1793, entre les mêmes puissances ; 25 avril 1793, Angleterre et Sardaigne ; 25 mai 1793, Angleterre et Espagne ; 12 juillet 1793, Angleterre et Deux-Siciles ; 14 juillet 1793, Angleterre et Prusse ; 30 août 1793, Angleterre et Empire ; 26 septembre 1793, Angleterre et Portugal ; 18 février 1795, Angleterre et Russie ; 20 mai 1795, Angleterre et Empire ; 21 février 1797, Angleterre et Russie ; 1er décembre 1798, Angleterre et Deux-Siciles. Voyez de Martens, *Rec.*, t. V et VI.

[2] L'article 10 du traité du 21 février 1797 est ainsi conçu : « Quant à la visite des vaisseaux marchands, les vaisseaux de guerre et corsaires se conduiront avec autant de modération que les circonstances de la guerre permettent d'en user avec les puissances amies qui sont restées neutres, et en observant *le plus qu'il sera possible* les principes généralement reconnus et les préceptes du droit des gens. »

période, qui aient dérogé aux principes vrais du droit des gens, sont : 1° celui de 1795, entre l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique, et qui est muet sur la question spéciale de la visite ; 2° la fameuse convention de 1801. Cette dernière reste donc complétement isolée, et nous avons montré quelle valeur on doit lui accorder.

Ainsi donc, je puis conclure que, d'après le droit secondaire, les navires marchands neutres placés par leur souverain sous l'escorte d'un bâtiment de l'État sont exempts de la visite ; que l'affirmation de l'officier commandant le convoi constatant que les navires confiés à sa surveillance appartiennent à sa nation et ne portent aucune marchandise de contrebande chez l'ennemi, suffit pour satisfaire le double but que s'est proposé la loi internationale en créant le droit de visite.

La plupart des publicistes ont adopté la doctrine du droit secondaire ; ils regardent que le privilége du pavillon d'un bâtiment de guerre ou d'État neutre s'étend aux navires convoyés, et que l'affirmation de l'officier commandant suffit, et fait preuve complète tant de la nationalité des navires que de l'innocuité de leurs chargements [1].

Un seul auteur, Wheaton, auquel sa position dans le corps diplomatique de la république des États-Unis donne une grande autorité, paraît contraire à cette opinion. Sur cette question, il adopte complétement les idées anglaises. Malgré son caractère officiel, je ne pense pas que Wheaton soit, sur ce point, l'organe de la politique américaine ; c'est à mes yeux une opinion privée, et rien de plus. J'en trouverais au besoin la preuve dans les nombreux actes solennels par lesquels le cabinet de Washington a proclamé les principes vrais de la loi internationale [2]. Au reste, ce publiciste ne donne aucun argument à l'appui de la solution adoptée ; il se

[1] Voyez de Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. II ; de Rayneval, *De la liberté des mers*, t. I, ch. XVIII ; Klüber, *Droit des gens moderne*, l. II, sect. II, ch. V, § 293 ; Massé, *Droit commercial*, liv. II, ch. II, sect. IX, § 5, n° 310 et suiv. ; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, ch. VII, etc.

[2] Wheaton, *Histoire des progrès du droit des gens*, IIe période, § 9.

borne à analyser le discours de lord Granville dans le parlement anglais, et son opinion résulte plutôt de la manière dont les faits sont racontés, que d'une conclusion positive ou même d'une discussion à laquelle il n'a pas cru devoir se livrer. Il renouvelle et appuie l'assertion du ministère anglais, que tous les peuples signataires de la ligue de 1780 avaient depuis violé les principes fondamentaux de la neutralité armée. Je viens d'établir que cette allégation est une erreur.

De Rayneval reconnaît complétement que les navires convoyés sont exempts de la visite ; mais il pose la question de savoir quelle conduite doit tenir le commandant du bâtiment convoyé, lorsque le vaisseau de guerre ou le corsaire belligérant lui soumet, non pas de simples soupçons ou des indices, mais des preuves qu'un ou plusieurs des navires confiés à sa protection sont dans le cas d'être soumis à la saisie, soit parce qu'ils appartiennent réellement à la nation ennemie, soit parce qu'ils ont à bord de la contrebande destinée à l'ennemi [1]. L'auteur pense que, dans ce cas, le commandant du convoi doit faire vérifier par un de ses officiers la vérité des allégations du croiseur belligérant, en présence d'un délégué de ce croiseur [2]. Ortolan partage cette opinion [3].

[1] « Mais si, malgré l'assurance du commandant du convoi, et malgré les précautions prises par lui-même comme par son gouvernement, le vaisseau de guerre lui présente, non des soupçons, non des indices, mais des preuves évidentes de propriété de navire simulée, ou de cargaison et de destination frauduleuses, ou que des navires ennemis ont arboré le pavillon neutre, pourra-t-il, dans ces cas, insister avec décence sur la dignité du sien, sur la fidélité irréfragable de sa déclaration; ou enfin protégera-t-il le coupable qui lui en aura imposé, qui aura trompé son gouvernement et trahi son serment? » *Liberté des mers*, t. I, ch. XVIII, § 4.

[2] « ... Mais si elles sont fondées sur des titres positifs, on ne voit aucune raison, ni de justice, ni de convenance, ni de dignité, qui puisse les faire rejeter. Toutefois, en les admettant, le commandant du convoi doit lui-même en faire la vérification ; il ne peut point admettre qu'elle soit faite par le croiseur; car ce serait en cédant sur ce point qu'il blesserait la dignité de son pavillon, en ce qu'il souffrirait qu'un étranger exerçât un acte d'autorité là où il doit seul commander. Tout ce qu'il peut et même doit admettre, c'est la présence d'un officier de la part du croiseur. S'il se refuse à cette mesure par un faux point d'honneur, il court le risque de se compromettre en provoquant une querelle inévitable, et même des voies de fait dont il serait impossible de prévoir les conséquences. » De Rayneval, *ubi suprà*.

[3] « Nous croyons qu'il peut, dans ce cas, sans compromettre la dignité de son

Cette circonstance est de nature à se présenter rarement. En effet, le commandant du convoi connaît le nombre et la nature des navires qui lui sont confiés; il les prend au point de départ, et doit examiner avec soin les papiers de bord pour s'assurer qu'ils remplissent les conditions de nationalité et de neutralité qu'il est appelé à constater; il est à portée de prendre les informations nécessaires auprès des autorités locales; en un mot, il est difficile, sinon impossible, qu'il soit trompé. D'un autre côté, les croiseurs étrangers ne peuvent que très-rarement avoir des preuves contraires à celles qui ont suffi au chef de l'escorte. Je sais que très-souvent les puissances belligérantes entretiennent dans les ports neutres des espions, chargés de leur faire parvenir tous les renseignements sur les expéditions commerciales; mais on doit convenir que ces hommes, peu dignes de foi par la nature même des fonctions qu'ils remplissent, ne peuvent se procurer des preuves; et que trop souvent ils sont portés à faire valoir leurs services en donnant comme des faits positifs de simples soupçons, ou même des faits complétement faux. Cependant le cas prévu par de Rayneval peut se produire lorsqu'un convoi est pris à la mer par le bâtiment de guerre neutre, et qu'au moment de la rencontre le chef de l'escorte n'a pas encore pu vérifier les papiers de tous les bâtiments. Je ne vois que cette circonstance très-rare qui soit susceptible de soulever cette question.

Je ne puis admettre, dans le cas exceptionnel que je viens de supposer, la solution de Rayneval d'une manière complète. Le convoyeur devra, je crois, faire immédiatement la vérification des papiers du navire signalé, et, après cette vérification, il fera son affirmation dans la forme voulue par les traités. Mais je repousse l'admission d'un délégué du croiseur; sa présence à la visite est contraire à tout ce que nous venons d'établir; c'est la visite par le belligérant d'un navire convoyé, c'est ce que défend le droit secondaire. Au reste, je

gouvernement, admettre comme simple témoin de la visite un officier du navire belligérant. » *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII.

le répète, cette hypothèse ne peut se réaliser que très-rarement, et dans les relations entre le neutre et le belligérant, c'est-à-dire entre deux nations amies, la bonne foi et la confiance réciproques doivent toujours dominer; l'officier neutre, après une vérification loyale, doit être cru sur sa parole. De Rayneval considère, à tort je crois, que le commandant du convoi, lorsqu'il a déjà fait l'examen des papiers des navires escortés, lorsqu'il connaît la nationalité et la neutralité de ces navires, peut être dans l'obligation de recommencer cette vérification à cause des indices graves ou même des prétendues preuves présentées par le croiseur. Les papiers émanés de son souverain, et dont il a eu une pleine connaissance, font seuls foi pleine et entière; le croiseur lui-même, si le navire soupçonné était isolé, devrait y ajouter confiance et se retirer.

Le refus de l'officier neutre de procéder à une nouvelle visite ne saurait être le résultat d'un faux point d'honneur, comme le dit de Rayneval, ni amener de collision; car les indices et les preuves dont excipe le belligérant, de quelque nature qu'elles puissent être, ne peuvent avoir aucune valeur contre les papiers authentiques émanés du souverain neutre. Si ces papiers sont faux ou falsifiés, s'ils sont illégitimement passés entre les mains d'un étranger, c'est le souverain neutre qui est offensé, c'est à lui, et à lui seul, à punir le coupable, même étranger, qui, se rangeant sous son pavillon, s'est fait son justiciable; le belligérant n'a pas le droit d'intervenir, et surtout de s'emparer du navire; son pouvoir se borne à réclamer auprès du souverain neutre pour obtenir que le coupable et ses complices soient poursuivis selon la rigueur des lois.

Bien que je ne puisse compter parmi les publicistes sir Willam Scott, il me paraît utile d'examiner son opinion sur la visite des navires convoyés. Il l'a fait connaître notamment dans les conclusions prises le 11 juin 1799, au sujet de l'affaire de la frégate suédoise *Ulla Fersen*, et du convoi placé sous la protection de son pavillon. Le savant magistrat développe le système britannique sur la visite en général; mais il n'attaque pas la question réelle, la question de convoi. La

base de son argumentation est que le droit du belligérant de visiter les bâtiments neutres est incontestable, et que, d'après l'usage de toutes les nations, la résistance à l'exercice de ce droit entraîne la confiscation ; il termine ainsi : « Je m'appuie sur les principes de la raison, et sur l'autorité de Vattel, sur les institutions des autres grands pays maritimes, aussi bien que sur celles de notre propre pays, quand j'ose affirmer que, d'après le droit des gens tel qu'il est entendu de nos jours, une résistance délibérée et continue à l'exercice du droit de visite par un croiseur régulier, de la part d'un vaisseau neutre, entraîne la confiscation comme conséquence légale [1]. » C'est, on le voit, le même système que celui soutenu, l'année suivante, par lord Whitworth à Copenhague, système que j'ai déjà réfuté. L'orateur de l'amirauté anglaise raisonne comme s'il se fût agi d'un navire marchand isolé; il passe à côté de la difficulté; ne pouvant la résoudre, il l'élude, et prononce la confiscation. Ce sont de ces faits que l'Angleterre pouvait se permettre; elle était la plus forte ; mais ils ne sauraient établir un droit ni une jurisprudence internationale.

La visite, en général, ainsi que je l'ai fait observer, soulève une grave difficulté : lorsque les gouvernements neutre et belligérant sont en dissidence sur les droits de pavillon pacifique, lorsque le dernier refuse d'admettre que le navire libre rend libre toute la cargaison, alors même qu'elle est composée de propriétés ennemies; ou encore lorsqu'il range dans la classe de la contrebande des objets que le neutre considère comme innocents. Cette difficulté se retrouve également lorsqu'il s'agit de la déclaration d'un commandant de convoi. Le croiseur, dont les instructions diffèrent essentiellement de celles du convoyeur, devra-t-il se contenter de la déclaration de ce dernier, faite dans les termes que nous avons indiqués, et portant seulement sur la nationalité et la neutralité effective des navires? ou l'officier commandant

[1] Voyez ces conclusions dans *Robinson's Admiralty reports*, t. I, p. 340. Wheaton les a analysées dans son *Histoire des progrès du droit des gens*, III[e] période, § 7. Voyez aussi Ortolan, *ubi sup.*

l'escorte sera-t-il dans l'obligation de faire porter sa déclaration sur la propriété des marchandises, et, par conséquent, de violer ses instructions en reconnaissant la prétention du belligérant? Ces questions ont une gravité qu'il est difficile de se dissimuler, alors surtout que les belligérants ont la prétention de faire exécuter leurs lois sur l'Océan et par tous les peuples sans exception.

De Rayneval est, je crois, le seul publiciste qui ait réellement examiné cette difficulté, mais sans lui donner un grand développement. La force seule lui semble pouvoir terminer la contestation. Il désapprouve la conduite du belligérant qui userait de ce moyen de faire triompher son avis; mais il ne trouve pas d'autre voie pour concilier le différend [1]. Il est vrai qu'il admet deux cas où cette difficulté ne doit pas s'élever, celui où il existe entre le neutre et le belligérant un traité contenant des stipulations spéciales, et celui où il y a entre eux des règlements communiqués et officiellement adoptés; mais lorsqu'elle est soulevée, la force seule peut la résoudre [2]. Ortolan, sans s'occuper de la question, semble indiquer que le commandant du convoi neutre doit faire porter sa déclaration sur la propriété de la cargaison; mais il ne prévoit pas

[1] « Il est deux cas qui semblent offrir des embarras tant pour le croiseur que pour le commandant du convoi, si les deux gouvernements ne sont pas d'accord; c'est : 1° lorsque les bâtiments escortés sont chargés de marchandises appartenantes à l'ennemi; 2° lorsque l'État en guerre regarde comme prohibées des marchandises que le neutre regarde comme libres. Les deux officiers ont des instructions conséquentes aux principes de leurs gouvernements respectifs; ainsi elles sont nécessairement opposées; et, dans ce cas, quel est le moyen de conciliation? La force seule semble pouvoir terminer la contestation. Mais il est évident, quelle qu'en soit l'issue, que le gouvernement du croiseur aura soutenu une cause désavouée par les principes les plus certains de la loi des nations... » *De la liberté des mers*, ch. XVIII, § 5, t. I, p. 205.

[2] « S'il existe un traité, il est la loi commune des deux commandants; s'il n'en existe pas, il s'agit de savoir s'il y a eu des déclarations ou des règlements communiqués et adoptés officiellement; dans ce second cas, le croiseur et le neutre ont également une loi commune. S'il n'y a ni traité ni déclaration, le droit des gens prend tout son empire; c'est, d'après ces principes, que les deux parties doivent se conduire, et celle qui s'en écarte commet une injustice que la force a le droit de repousser. » De Rayneval, *ubi sup.*, § 6.

le cas où les deux gouvernements seraient en dissidence sur le principe même[1].

Je ne saurais adopter la pensée de l'auteur *De la liberté des mers*. La question, si elle est traitée par les parties avec la loyauté et la bonne foi qui devraient toujours présider aux relations internationales, me paraît avoir une solution autre que la force du canon. Les nations entre lesquelles la discussion s'élève se trouvent dans l'une des deux positions suivantes : elles sont liées par des traités qui ont prévu et résolu la question, ou aucunes stipulations spéciales n'ont été consenties entre elles.

Dans la première hypothèse, si le traité a décidé que le pavillon couvre la cargaison, le neutre doit maintenir l'exécution de la convention; il doit exiger que ses navires, même isolés, ne soient pas inquiétés à cause de la propriété de la cargaison; à plus forte raison, ses bâtiments de guerre, chargés des convois, sont dans l'obligation de faire respecter les stipulations existantes, d'en exiger l'exacte et rigoureuse exécution. D'un autre côté, le belligérant a pour devoir étroit de se conformer aux actes par lui consentis; il ne peut s'en éloigner sans se rendre coupable, sans appeler sur lui les justes vengeances de la nation offensée. Si donc le traité existant entre le neutre et le belligérant a stipulé que le pavillon couvre la cargaison, le chef du convoi neutre doit se refuser à faire porter sa déclaration sur la propriété des chargements, et résister, même par la force, à toutes les exigences du croiseur sur ce point.

Les traités peuvent, au contraire, avoir admis que la propriété ennemie est saisissable à bord des navires neutres.

[1] « ... Nous croyons, conformément à l'opinion de plusieurs auteurs éminents, que l'immunité d'un navire de guerre, en ce qui concerne la visite, se communique à bon droit aux bâtiments de commerce de sa nation, naviguant sous son escorte et sous sa protection. Vérifier la neutralité des navires, s'assurer qu'ils n'ont à bord aucune contrebande de guerre, et lorsque l'on suit le principe « le pavillon ne couvre pas la marchandise, » reconnaître s'ils ne portent pas de marchandises ennemies : tels sont les droits incontestables des belligérants. *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII.

Cette stipulation est, ainsi que je l'ai démontré, contraire aux principes immuables du droit primitif; mais elle n'est pas nulle de plein droit, elle conserve la force exécutoire tant qu'elle n'est pas rompue. Le souverain neutre est alors dans l'obligation de veiller à ce que les navires de commerce, qu'il veut faire convoyer, ne chargent point de propriétés ennemies, et l'officier commandant le convoi doit, à la déclaration telle qu'elle est fixée par plusieurs traités, ajouter celle que les navires placés sous sa protection ne portent pas de marchandises appartenant à l'ennemi du croiseur.

Il est nécessaire de rappeler ici une observation que nous avons déjà faite. Le neutre, devant être essentiellement impartial, se trouve dans l'obligation de prendre les mêmes mesures à l'égard de l'autre peuple belligérant, et ce encore bien que, par des traités conclus avec ce dernier, il soit convenu que le pavillon libre rendra la cargaison libre. Cette conséquence rigoureuse, mais exacte, prouve combien il est important pour toutes les nations de ne consentir avec les autres peuples que des traités uniformes, et surtout toujours d'accord avec les principes immuables du droit des gens primitif, de la loi divine.

Dans le second cas, c'est-à-dire s'il n'existe aucun traité spécial entre le neutre et le belligérant, leurs relations sont réglées par les principes du droit primitif, et par les dispositions de la loi secondaire, par la jurisprudence internationale, telle qu'elle résulte du plus grand nombre des conventions qui ont statué sur ce sujet. Or, la loi primitive est formelle; son principe premier est l'indépendance réciproque de tous les peuples; c'est par conséquent la liberté de tous les objets chargés sur le navire libre. Le droit secondaire n'est pas moins formel; sa devise est : Navire libre, marchandises libres. C'est donc sur ce principe que la conduite du neutre doit être basée. Il est dans l'obligation de refuser toute explication sur la propriété des cargaisons des bâtiments placés sous sa protection.

Tout ce que je viens de dire sur la première difficulté qui

peut s'élever entre le vaisseau de guerre neutre chargé de convoyer des navires marchands et le croiseur belligérant, s'applique également à la seconde, c'est-à-dire au cas où les deux nations ne sont pas d'accord sur les objets qui doivent être considérés comme contrebande de guerre. Les traités, s'il en existe, doivent être exécutés; et en l'absence de conventions spéciales, le droit primitif doit régir les rapports des deux peuples. D'après cette loi générale, il n'y a que les denrées immédiatement propres à la guerre et exclusivement destinées à cet usage qui sont réputées contrebande de guerre. L'application du principe est facile.

Pendant la guerre de 1740, une discussion mémorable fut soulevée par la différence d'opinion de deux gouvernements, l'un belligérant, l'autre neutre; il ne s'agissait pas, il est vrai, de la visite des navires convoyés, mais du fond même du droit. L'Angleterre soutenait son droit particulier : le navire neutre ne couvre pas la cargaison ennemie, et, suivant son habitude, elle appliquait, sans la proclamer, la maxime : *Robe ennemie confisque robe amie;* elle déclarait de bonne prise les navires neutres avec leurs cargaisons entières, lorsqu'ils avaient à bord quelques propriétés ennemies. Les navires prussiens transportaient des marchandises appartenant aux Français et aux Espagnols, du moins les Anglais le soutenaient; un assez grand nombre furent saisis et déclarés de bonne prise, malgré les vives remontrances de la Prusse qui, à cette époque, n'avait aucun traité avec la Grande-Bretagne. Toutes les réclamations étant restées inutiles, Frédéric II usa de représailles; il fit saisir les intérêts et le capital de l'emprunt silésien, propriété de sujets anglais. Après de vives discussions, l'Angleterre fut forcée de céder; elle indemnisa les propriétaires des navires prussiens illégitimement pris et confisqués. Cet exemple, bien qu'il ne s'applique pas directement à la question, établit clairement quelle est la marche à suivre en cas de dissidence sur les principes, lorsqu'il n'existe pas de traités spéciaux. Le roi de Prusse, n'étant lié par aucune onvention, a, dans cette circonstance, agi conformé-

ment à son droit, en prenant pour guide la loi primitive et la jurisprudence internationale; c'est également l'opinion de de Rayneval [1].

Un vaisseau de guerre neutre peut-il accorder la protection du convoi à un navire de commerce d'une nation neutre aussi, mais étrangère, et par conséquent le dispenser de la visite? Cette question présente un assez grand intérêt, parce que tous les traités de neutralité armée ont stipulé, que les vaisseaux de guerre de chacune des puissances coalisées escorteraient indifféremment les navires du commerce des autres [2]; elle me paraît d'ailleurs assez difficile à résoudre.

En faveur du système proclamé par les traités de 1780, 1794 et 1800, on peut dire que le bâtiment de guerre neutre, même étranger, perd cette qualité lorsque, par ordre de son souverain, il est chargé d'escorter des navires marchands d'une autre nation, et surtout de recevoir les instructions d'un autre prince; en effet, il devient, au moins pour le fait dont il s'agit, le délégué de la nation dont il reçoit directement les ordres; il passe pour ainsi dire à son service pour le cas spécial. Il doit donc pouvoir protéger aussi efficacement les navires qui lui sont confiés en vertu de cette délégation, que ceux dont il serait chargé en vertu des ordres de son propre souverain. Son affirmation doit avoir le même caractère de vérité et d'autorité dans un cas que dans l'autre.

[1] Voyez *De la liberté des mers*, ch. XVIII, § 5, t. I, p. 265, note, et ch. XV, § 5, note, p. 151. « Mais les représailles étaient justifiées par les principes du droit des gens, et Frédéric II était d'autant plus fondé à leur donner de l'efficacité, qu'aucun traité ne le gênait à cet égard. »

[2] L'article 5 du traité du 9 juillet 1780, entre la Russie et le Danemark, est ainsi conçu : « Si pourtant il arrivait que les vaisseaux marchands de l'une des puissances se trouvassent dans un parage où les vaisseaux de guerre de la même nation ne fussent pas stationnés, et où ils ne pourraient pas avoir recours à leurs propres convois, alors le commandant des vaisseaux de guerre de l'autre puissance, s'il en est requis, doit de bonne foi et sincèrement leur prêter le secours dont ils pourraient avoir besoin; et en tel cas les vaisseaux de guerre et les frégates de l'une des puissances serviront de soutien et d'appui aux vaisseaux marchands de l'autre. Bien entendu cependant que les réclamants n'auraient fait aucun commerce illicite ni contraire aux principes de la neutralité. » Tous les traités de la neutralité contiennent une clause semblable à celle-ci. De Martens, t. III, p. 189.

D'un autre côté, il est impossible de méconnaître que cette extension donnée au convoi, renverse toutes les bases sur lesquelles nous avons établi la foi due à la parole du commandant de l'escorte. Deux éléments constituent la confiance accordée par le droit international au vaisseau de guerre pris isolément et indépendamment de tout convoi, le pavillon national, la flamme, et la parole du commandaut, le coup de canon d'assurance. Lorsqu'à l'individualité du vaisseau d'État est jointe la responsabilité d'un convoi, ces deux éléments premiers suffisent pour le bâtiment lui-même ; il faut, pour les navires convoyés, ajouter la déclaration verbale du commandant.

Mais on doit remarquer que cette déclaration se lie étroitement aux deux bases premières de confiance, qu'elle eu est la suite, la conséquence, que c'est de ces bases qu'elle tire toute sa force. Si l'on est contraint d'isoler la déclaration verbale du pavillon et de l'assurance, elle perd à l'instant la confiance qui lui est due. Ainsi, un bâtiment suédois escorte un convoi de sa nation. Le pavillon suédois et la flamme flottent à la pointe de ses mâts, premier indice grave de sa nationalité et de sa qualité ; le coup d'assurance vient compléter cette quasi-preuve, et la rendre absolue. La déclaration verbale du commandant est la suite, la conséquence de ce premier fait : « Les navires de mon convoi sont suédois, ils ne portent aucune contrebande chez l'ennemi. » Mais si la déclaration doit porter : « Les navires qui me sont confiés sont prussiens... » il n'existe plus aucune corrélation entre les deux justifications. Le croiseur belligérant serait fondé à demander la preuve que le commandant du convoi a l'autorisation de son souverain de se mettre au service de la Prusse, et la délégation des pouvoirs du roi de ce dernier pays, c'est-à-dire à visiter le navire de guerre lui-même, à vérifier ses papiers, à apprécier la valeur de ces papiers. Le bâtiment de l'État perdrait sa qualité ; cela est impossible.

D'ailleurs, le souverain neutre, propriétaire du bâtiment convoyeur, ne peut pas répondre d'individus qui ne sont pas

soumis à sa juridiction, auxquels il ne peut pas défendre la fraude, qu'il ne peut pas punir s'ils la commettent, qui, en un mot, ne sont pas ses sujets. S'il ne peut pas en répondre lui-même, il ne saurait déléguer cette responsabilité à l'officier chargé de commander le convoi; ce dernier a beaucoup moins de moyens pour s'assurer de la sincérité des papiers relatifs soit aux navires, soit aux chargements; sa parole ne peut avoir assez de poids auprès des puissances étrangères, auprès des belligérants.

Le convoi entraîne pour le gouvernement qui le fait faire une sorte de responsabilité. Si des fraudes évidentes étaient commises à l'ombre de cette protection légale, le belligérant, dont les croiseurs n'ont pas le droit de vérifier, ni même de suspecter la déclaration de l'officier chef du convoi, a le droit, lui, de s'adresser au souverain neutre et de lui demander la réparation du préjudice causé, et la punition des coupables. Si l'on suppose que la fraude soit le fait des navires étrangers convoyés par un bâtiment de guerre neutre, mais d'une autre nation, quel sera le souverain responsable envers le belligérant? La nation propriétaire du vaisseau de guerre semble devoir porter toute la responsabilité, car c'est sa parole qui a trompé le belligérant; et cependant le coupable n'est pas sous sa juridiction; elle ne peut le punir. Le souverain du navire escorté et fraudeur n'a pris aucun engagement envers le belligérant. La responsabilité devient donc illusoire, ou retombe sur le non coupable.

Le plus grand nombre des traités qui, depuis 1782, ont stipulé formellement le droit des nations neutres de faire escorter leurs navires, et par conséquent de les soustraire par ce moyen à la visite, ont gardé un silence absolu sur cette question; quelques-uns, émanés des puissances engagées dans la neutralité armée, sans l'énoncer positivement, semblent indiquer que le convoi peut être fait par un bâtiment de guerre étranger [1]. Mais un de ceux qui ont surtout précisé ce

[1] Voyez les traités ci-dessus, p. 73. Celui du 1er mars 1801, entre la Russie et la Suède, porte, article 29 : « ... Mais, en cas que ces navires marchands fussent

droit, a positivement stipulé que le vaisseau convoyeur serait de la même nation que les navires convoyés [1]. La loi secondaire ne peut donc nous servir de guide dans cette circonstance.

Lucchesi Palli pense que le bâtiment de guerre neutre peut valablement prendre sous son escorte les navires marchands appartenant aux nations étrangères neutres [2]. Ortolan, au contraire, combat l'opinion de l'auteur italien, et limite la protection du bâtiment convoyeur aux navires de sa propre nation. Son argumentation est à peu près la même que celle que nous avons employée [3]. Les autres publicistes ne se sont pas occupés de cette question.

A mon avis, la protection du convoi ne peut être accordée, par un bâtiment de guerre neutre, qu'aux seuls navires du commerce de sa propre nation; en ce sens, du moins, que la déclaration du commandant de l'escorte ne peut faire foi

escortés par un ou plusieurs vaisseaux de guerre, la simple déclaration de l'officier commandant l'escorte, que lesdits navires n'ont à bord aucune contrebande de guerre, doit suffire pour qu'aucune visite n'ait lieu .. » La même stipulation se retrouve dans les trois traités conclus en 1797 par la Russie avec la France, les Deux-Siciles et le Portugal. On remarquera que la déclaration exigée ne porte pas sur la nationalité, mais seulement sur l'innocence de la cargaison; d'où il est permis de conclure que le convoyeur ne doit pas nécessairement être de la même nation que les convoyés. Le traité conclu le 3 octobre 1824, entre les États-Unis d'Amérique et la Colombie, est beaucoup plus explicite dans ce sens, art. 20. ..... « Lorsqu'ils seront convoyés, la déclaration du commandant, faite sous sa parole d'honneur, suffira pour attester que les bâtiments, qui sont sous sa protection, *appartiennent à la nation dont ils portent le pavillon*..... » Murhard, *Nouveaux suppléments*, t. II, p. 412.

[1] Le traité du 30 septembre 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, porte, art. 19 : « ... Mais la déclaration verbale du commandant de l'escorte, que les navires de son convoi appartiennent à la nation dont il porte le pavillon... sera regardée par les croiseurs respectifs comme pleinement suffisante. »

[2] Le diplomate italien termine son ouvrage en exprimant le vœu que les nations s'entendent pour établir un code de droit public maritime sur les bases qu'il indique; le cinquième principe est proposé en ces termes : « Ne visiter les bâtiments marchands que dans le cas seulement où ils ne seraient pas convoyés, soit par un vaisseau de guerre de la nation à laquelle ils appartiennent, soit par un vaisseau d'une autre puissance neutre qui les aurait admis sous sa protection. » *Principes du droit public maritime*, p. 204 et 205.

[3] Voyez *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII, p. 233.

pleine et entière, et par conséquent exempter de la visite que ces seuls navires. Je puise ma conviction dans les considérations que j'ai déduites plus haut.

Mais si la protection d'un convoyeur étranger et neutre ne peut s'étendre jusqu'à empêcher le belligérant d'exercer sur les bâtiments marchands étrangers, qui naviguent sous son escorte, le droit légitime de visite, tel que nous l'avons défini et limité, c'est-à-dire le droit de vérification de nationalité et de neutralité, elle a certainement le pouvoir de mettre obstacle à toute entreprise faite, par le croiseur belligérant, au delà de ces limites, contre le navire neutre. Ainsi, un navire prussien est placé sous le convoi d'un bâtiment de guerre suédois ; le commandant de ce dernier ne peut exiger que sa déclaration soit reçue en ce qui concerne ce navire étranger; il doit souffrir que le croiseur exerce sur lui la visite ; mais il peut s'opposer, même par la force, à ce que cette visite dégénère en recherches; à ce qu'aucune violence soit commise; à ce que les règles de la visite soient violées. Sous ce point de vue, le convoi d'un bâtiment de guerre neutre étranger peut être d'une grande utilité.

En 1810, des navires de commerce américains, et par conséquent neutres, se rendant dans la Baltique, se mirent sous la protection des convois anglais, c'est-à-dire belligérants. Le Danemark vit une offense dans ce fait, et rendit une ordonnance aux termes de laquelle les Américains étaient déclarés coupables, et leurs bâtiments étaient soumis à la confiscation. En conséquence, à leur retour, ces navires furent capturés et déclarés de bonne prise.

La conduite du Danemark, dans cette circonstance, fut-elle légitime? Je ne le pense pas. Le neutre, en se mettant sous la protection du convoi belligérant, ne manque pas à ses devoirs; il ne viole pas le caractère neutre. Il s'expose sans doute à être pris avec le convoi belligérant; mais, dans ce cas même, il ne saurait être soumis à la confiscation ; pour se justifier, il doit lui suffire d'établir sa nationalité et l'innocence de son commerce. Il me paraît impossible de le con-

damner pour le seul fait d'avoir navigué de conserve avec les bâtiments de guerre de l'une des parties engagées dans les hostilités, et qui, en définitive, est l'amie de son souverain.

Cependant il est nécessaire d'établir une distinction. Le navire neutre peut être officiellement, en vertu d'une convention entre son souverain et la nation belligérante, placé sous l'escorte, sous la protection du convoi, ou bien il peut s'être joint à ce convoi, pendant la traversée, sans en prévenir le commandant, se contentant de naviguer de conserve, avec l'espoir d'échapper, à la faveur de cette société fortuite, et peut-être même du combat qui peut s'engager, à la visite et aux vexations que les belligérants font subir aux neutres.

Dans le premier cas, le neutre n'a pas, il est vrai, formellement violé ses devoirs, il ne s'est pas complétement immiscé aux hostilités; mais sa conduite est de nature à donner de graves soupçons à l'ennemi, à lui faire croire que les navires, trouvés dans cette position équivoque, sont passés au service de son adversaire; elle est un grave indice, une présomption très-forte de partialité. Le belligérant offensé a, dans ce cas, le droit incontestable, à mes yeux, d'arrêter ce navire et de le soumettre à la juridiction des juges chargés de statuer sur la validité des prises. Ces présomptions doivent sans doute céder devant la preuve positive que le navire est réellement neutre, qu'il n'a pas violé ses devoirs de neutralité; mais il est nécessaire que cette preuve soit faite. De plus, le même belligérant peut s'adresser au souverain neutre et demander la rupture d'une convention dont le but réel est de paralyser l'exercice du droit de la guerre; si le souverain s'y refuse, il a le droit de le regarder comme ennemi.

Dans le second cas, la conduite du navire neutre est beaucoup moins grave. Le hasard, une rencontre fortuite lui offre l'occasion d'éviter les visites et les abus qui en résultent trop souvent, sans rien réclamer du belligérant propriétaire du

convoi, sans être sous sa protection, sans avoir droit de la demander; il suit sa route à l'ombre des canons de l'escadre rencontrée; il ne peut y avoir aucune culpabilité dans ce fait. Sans doute, à l'instant où il est rencontré par l'autre belligérant dans cette position équivoque, des doutes peuvent s'élever; mais ils doivent céder immédiatement devant la preuve, facile à établir par les papiers de bord, que, neutre par sa nation, il exécute fidèlement ses devoirs de neutralité. Il ne me paraît pas qu'il puisse y avoir lieu même à l'arrestation, à la saisie du navire neutre, à moins qu'il ne soit pas en état de faire la preuve dont je parle; mais alors la saisie ne serait pas basée sur le fait en question, elle le serait sur la non-régularité des expéditions.

La conduite du Danemark me paraît donc contraire aux principes du droit international. Je la trouve d'autant plus blâmable qu'il a fait enlever les navires américains à leur retour, et alors qu'ils n'étaient plus en faute, alors que, seuls et isolés, ils retournaient dans leur patrie. Dans ce cas, où il n'y a pas réellement de délit, moins encore que dans le cas de violation de blocus, je puis admettre le droit de suite, la prolongation du flagrant délit.

Le gouvernement américain réclama vivement contre la saisie des navires de ses sujets. L'affaire ne fut terminée que le 28 mars 1830. La convention qui intervint entre les parties, et par laquelle le Danemark s'engagea à payer une indemnité aux propriétaires américains, présente ce caractère remarquable que le gouvernement danois ne s'est pas départi de sa prétention, et stipule que cette indemnité ne pourrait pas être considérée comme un précédent, ni servir de règle à l'avenir [1].

Le gouvernement américain fut représenté dans cette négo-

[1] L'art. 5 du traité est ainsi conçu : « L'intention des deux parties contractantes étant seulement de mettre fin définitivement et irrévocablement aux réclamations élevées, ces deux parties entendent expressément que la présente convention n'est applicable qu'aux cas mentionnés, et qu'elle ne pourra jamais être invoquée par l'une ou l'autre, comme un précédent ou comme une règle à l'avenir. » De Martens, *Rec. suppl.*, t. VIII, p. 350.

ciation par un diplomate dont j'ai souvent cité les opinions, par Wheaton. Ce publiciste paraît convenir que le fait reproché à ses compatriotes les soumettait à une présomption légale, qui a pu motiver leur arrestation; mais il soutient que cette présomption devait céder devant la preuve de leur nationalité. D'ailleurs, ils avaient été saisis au retour, en vertu d'un édit rendu depuis que le délit reproché était consommé, et qui leur était inconnu [1]. Ortolan condamne en général la conduite du neutre qui se met sous la protection d'un convoi belligérant; mais en fait, et spécialement dans le cas des navires américains, il trouve que les circonstances atténuaient le délit. Les navires neutres avaient rencontré le convoi anglais à la mer, et naviguaient de conserve avec lui sans lui avoir demandé aucune protection; ils voulaient seulement échapper aux rigueurs excessives du blocus continental [2].

[1] « Les navires américains n'étaient pas armés, n'ont opposé aucune résistance aux croiseurs danois... ils ont été capturés au retour de leur voyage... ils ont été condamnés en vertu d'un édit inconnu, qui, conséquemment, n'existait pas pour eux au moment de leur départ de Cronstadt, et qui, à moins qu'on ne pût le démontrer d'accord avec la loi préexistante des nations, devait être considéré comme une mesure non autorisée d'une législation rétrospective... Le fait d'avoir été trouvé en compagnie d'un convoi ennemi peut, à la vérité, fournir la présomption que le navire capturé et sa cargaison appartiennent à l'ennemi, de la même manière que les biens pris dans un navire ennemi sont présumés être propriété ennemie, jusqu'à preuve du contraire; mais cette présomption n'est pas une preuve de la classe de celles qu'on appelle *præsumptiones juris et de jure*, qui sont regardées comme conclusives, et qu'on n'a pas la liberté de contester. C'est seulement une légère présomption qui doit céder de suite à la preuve contraire. » Wheaton, rapporté par Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II, liv. III, ch. VII.

[2] « A part les circonstances qui motivèrent, dans le cas ci-dessus, la complète réussite du négociateur américain, on ne peut pas dire, à notre avis, que le fait d'un navire neutre naviguant sous convoi d'un belligérant, ne soit pas un fait irrégulier et même illégal. Un pareil convoi ne peut, dans tous les cas, dispenser de la visite... » Ortolan, *ubi sup.*, *in fine*.

SECTION III.

Conclusion.

De tout ce qui précède il résulte que les puissances neutres ont le droit de faire escorter, par des bâtiments de guerre ou d'État, les navires marchands de leurs sujets; que ces navires marchands, ainsi placés sous la protection du pavillon de leur souverain, sont exempts de la visite. Le croiseur belligérant, qui désire connaître la nationalité des navires convoyés, et, lorsqu'il y a lieu, la réalité de leur neutralité, c'est-à-dire les deux seuls points que la visite est destinée à mettre en évidence, doit s'adresser au vaisseau convoyeur, et se contenter de la déclaration verbale, ou au plus de la parole d'honneur du commandant de l'escorte, attestant que les navires mis sous sa protection sont réellement propriété des sujets de son souverain, et qu'ils ne portent à l'ennemi aucune denrée de contrebande de guerre. Cette déclaration fait foi pleine et entière. Ce mode de procéder doit être appliqué à toutes les nations neutres, sans exception, à moins qu'il n'existe une convention expresse qui ait dérogé à cet égard aux usages internationaux.

Le gouvernement neutre est directement responsable des fraudes et violations de devoirs de neutralité commises par les navires convoyés et mis sous la protection de son pavillon d'État; c'est à lui que le belligérant lésé doit s'adresser pour obtenir les réparations auxquelles il peut prétendre.

TITRE XII.

DES RECHERCHES ET DES SOUPÇONS.

Le droit, accordé par la loi secondaire au belligérant, de connaître la nationalité des bâtiments rencontrés à la mer, et de s'enquérir si le navire neutre remplit les devoirs de sa condition, sont pleinement satisfaits, ainsi que je viens de l'établir, par la visite, ou plutôt par l'enquête du pavillon, à laquelle j'ai donné le nom de visite. Cependant les belligérants n'ont pas cru devoir s'arrêter à ce moyen, le seul légitime; craignant, ou feignant de craindre, que les papiers produits ne soient faux ou mensongers, ils refusent d'y ajouter foi, et, après les avoir vérifiés, ils se livrent à bord du navire neutre aux recherches les plus minutieuses, soit en interrogeant séparément le capitaine et les gens de l'équipage, soit en fouillant dans le navire pour découvrir d'autres papiers que ceux présentés, soit enfin en cherchant dans les objets composant le chargement s'il existe des marchandises de contrebande non portées sur les connaissements. Souvent, ils vont même plus loin ; alors que la visite a constaté la régularité des expéditions, alors qu'après avoir bouleversé toute la cargaison, les recherches les plus actives n'ont pu leur prouver que le neutre est en contravention, ils l'arrêtent encore, le saisissent et le conduisent dans les ports de leur souverain, parce qu'ils

soupçonnent le navire d'être un ennemi déguisé, ou d'avoir manqué aux devoirs de la neutralité.

Il me paraît indispensable d'examiner avec soin les bases que les nations en guerre donnent à ce prétendu droit de recherches ; il faut voir s'il est autorisé par la loi internationale, ou si plutôt les recherches et les soupçons ne constituent pas des violations flagrantes de cette loi, des attentats contre l'indépendance des peuples neutres. Cet examen est d'autant plus nécessaire, que les belligérants, afin sans doute de déguiser les abus criants auxquels ils se livrent, ont toujours eu le soin de masquer ce prétendu droit sous le nom de droit de visite, afin de couvrir un droit supposé, mais non existant, du nom d'un droit véritable. La plupart des publicistes ont suivi cette méthode; ils confondent complétement le fait licite avec celui qui est illicite, le droit avec l'abus. Ainsi que je l'ai dit au commencement du titre précédent, j'ai voulu séparer complétement deux faits complétement différents à mon avis, afin d'établir, d'une manière claire et positive, que si la visite est réellement un droit du belligérant, les recherches et les soupçons sont des abus graves, et doivent être repoussés avec énergie. Je ne me suis pas dissimulé que cette division peut me forcer à la répétition de quelques principes ; mais il m'a paru préférable de courir ce risque pour arriver à une plus grande clarté. Les droits et les devoirs des peuples doivent être tracés de manière à ne laisser aucun doute, aucune obscurité, je dirai même aucun moyen de les travestir par de fausses interprétations.

CHAPITRE Ier.

DES RECHERCHES.

SECTION I.

Examen de la question d'après le droit primitif.

La visite est une invention du droit secondaire; les recherches sont une extension que les belligérants ont donnée à la visite, et qu'ils veulent conserver. Il semble par conséquent que notre discussion doive se borner au droit secondaire; mais, ainsi que je l'ai fait observer, aucune création de la loi conventionnelle ne peut être valable, ne peut avoir force de loi internationale, qu'autant qu'elle est conforme à la loi primitive, ou du moins qu'elle ne blesse aucun des principes de cette loi éternelle. Il est donc nécessaire de faire pour les recherches ce que nous avons fait pour la visite, d'examiner si elles remplissent cette condition essentielle.

Dans le titre précédent, en parlant de la visite proprement dite, nous avons établi que ce mode d'exercice du droit de guerre ne lésait en rien l'indépendance du neutre ; que le droit primitif, s'il n'avait pas créé, autorisait du moins ce moyen de parvenir à connaître la nationalité et la neutralité effective du navire rencontré; enfin que la visite était non un acte de juridiction, mais un simple acte de reconnaissance.

Dès qu'il est établi que le navire rencontré est réellement la propriété d'une nation neutre, que par sa conduite il n'a pas cessé d'être neutre, le belligérant doit se retirer ; il doit quitter à l'instant même un territoire par lui connu, et qui est sacré et inviolable.

Nous avons développé les règles qui régissent le territoire neutre. Nous avons établi qu'il est inviolable dans toutes ses parties ; que le belligérant ne peut y entrer comme belligérant ; qu'il ne peut s'y introduire, le traverser, même comme homme isolé, qu'avec la permission du souverain [1]. Du moment donc où la qualité et la nationalité du navire sont constatées par la visite, ce navire est un territoire neutre ; le belligérant doit se retirer ; la prolongation de son séjour sur ce point, malgré le propriétaire, serait une violation des principes sacrés de la loi divine. Tous les actes qu'il se permet à bord, après cette reconnaissance faite par l'inspection des papiers, prennent un caractère essentiellement différent de celui qu'avait la visite ; ils deviennent actes de haute juridiction ; ils sont donc essentiellement défendus à un étranger sur un territoire étranger, à un belligérant sur un territoire neutre. Ces conséquences, tirées du principe de l'inviolabilité du territoire, et surtout de l'indépendance absolue des nations, me paraissent incontestables.

La visite n'a pas pour but de saisir le navire, de s'en emparer, de le livrer à des juges, mais seulement de connaître son pays et sa qualité ; elle n'est pas un acte de supériorité, de juridiction. Tous les actes que les belligérants ont imaginé d'ajouter, et notamment les recherches, ont, au contraire, pour objet unique d'arriver à la saisie, à la prise par la constatation d'un délit, de faire apparaître une infraction inconnue encore, et dont la conséquence doit être la confiscation. C'est le premier acte de l'instruction qui doit se terminer devant le tribunal des prises par un jugement souverain. Pour se convaincre de la vérité de ce fait, il suffit de voir de quelle

[1] Voyez ci-dessus, tit. VI, ch. I, t. II, p. 5.

manière s'opèrent les recherches. Le croiseur fait subir un interrogatoire au capitaine du navire et aux hommes de l'équipage; il se livre à une perquisition exacte et minutieuse dans les armoires, coffres, secrétaires et autres endroits où il croit pouvoir trouver des papiers autres que ceux qui lui ont été présentés, et, sous ce prétexte, il prend connaissance de tous les documents privés ou publics qu'il peut trouver; enfin, il ouvre ou fait ouvrir les écoutilles, examiner les divers colis composant la cargaison, et par conséquent bouleverser l'arrimage du bâtiment. Telles sont les recherches, et je ferai remarquer que je les suppose faites avec modération, sans crime, sans délit : ce qui est très-rare. Ces actes, commis par le belligérant sur un navire neutre, reconnu comme neutre, ont un caractère qu'il est impossible de méconnaître; nul autre qu'un chef, un supérieur, un délégué du souverain légitime, ne peut se permettre de semblables perquisitions; nul autre ne peut faire subir un interrogatoire, forcer à donner des réponses, les constater. Les recherches constituent donc des actes de juridiction, des actes de souveraineté.

Je n'ai pas besoin de répéter tous les arguments que j'ai déjà développés pour établir que la loi divine proscrit, d'une manière absolue, tous les actes de cette nature entre les nations, parce qu'ils portent une atteinte mortelle au caractère essentiel de la nationalité, à l'indépendance. La loi primitive a mis tous les peuples au même rang; à tous elle a donné les mêmes droits; à tous elle a imposé les mêmes devoirs; l'indépendance pour chacun, le respect de l'indépendance de chacun par tous. A ses yeux, forts ou faibles, armés ou désarmés, belligérants ou neutres, tous sont également indépendants, tous sont également tenus de respecter l'indépendance des autres. La moindre atteinte portée à ce principe est une violation de la loi primitive, qui doit soulever contre son auteur, non-seulement la nation insultée, mais toutes les nations, blessées par l'injure faite à l'une d'entre elles. Tout consentement donné à un acte de cette nature contient de

la part du souverain qui le donne, une renonciation à la nationalité, un acte de soumission, qui fait descendre un peuple de son rang, pour le classer parmi les sujets de la puissance supérieure.

SECTION II.

Examen de la question d'après le droit secondaire.

Bien que, toutes les fois que la loi primitive est formelle, je n'accorde aux conventions internationales qu'une force relative, et que je leur refuse le pouvoir de rien changer aux dispositions immuables de la loi imprimée au cœur de l'homme par Dieu lui-même, je crois important de rechercher si ces conventions ont tenté d'apporter quelques modifications aux préceptes, dont je viens de constater l'existence, au sujet des recherches.

Nous avons vu dans le titre précédent qu'un très-grand nombre de traités solennels ont consacré le droit de visite et réglé son exercice. En ce qui concerne les recherches, ces actes peuvent être divisés en deux classes. L'une comprend quelques traités très-importants qui prohibent d'une manière explicite, ou implicite, toutes recherches; l'autre est composée de la presque totalité des conventions que nous avons citées, et qui gardent un silence absolu sur cette grave question.

Le traité d'Utrecht, entre la France et l'Angleterre, est un des plus formels sur ce point; l'article 24 porte : «.... et il sera libre au vaisseau qui les aura montrés (les papiers de bord) de poursuivre sa route sans qu'il soit permis de le molester *et le visiter en façon quelconque.* » Nous avons déjà fait remarquer que ces mots *visiter*, *visite*, étaient souvent employés dans les traités, pour désigner les recherches. Ici la visite simple, la visite des papiers est achevée : la défense de visiter en façon quelconque n'est et ne peut être autre que

la défense de faire des recherches ; cette défense est formelle; elle se retrouve dans plusieurs autres traités [1]. D'autres conventions en plus grand nombre, sans être aussi expresses, prohibent également les recherches. Je citerai entre autres le traité des Pyrénées (1659), celui d'Utrecht, entre la France et la Hollande (11 avril 1713), qui portent que foi et entière créance doit être ajoutée aux passeports et lettres de mer produits par le navire neutre [2]. Ces actes ne parlent pas de visite ni de recherches; mais l'ordre de s'en rapporter aux papiers équivaut évidemment à la prohibition de toutes les recherches, surtout lorsqu'ils ajoutent, comme le font la plupart, que le navire neutre, après avoir exhibé les documents établissant sa nationalité et l'innocuité de son chargement, sera laissé libre de continuer sa route.

La seconde classe de traités est beaucoup plus nombreuse. Tous ont réglementé l'exercice de la visite de la manière que nous avons indiquée; tous ont dit que le croiseur enverrait à bord du neutre deux ou trois hommes au plus pour vérifier les papiers; mais ils n'ont pas prévu les recherches, ils n'ont

[1] Voyez entre autres les traités suivants : 17 février 1668, Angleterre et Provinces-Unies des Pays-Bas, art. 8. Ce traité fut renouvelé en 1674, et servit de base à toutes les conventions entre les deux puissances. Tous les traités conclus entre la France et l'Angleterre depuis 1713, et notamment : 1748, traité d'Aix-la-Chapelle; 10 février 1763; 3 septembre 1783. Ces actes renouvellent tous intégralement les dispositions du traité d'Utrecht. Celui de Versailles, du 26 septembre 1786, ne se borne pas à renouveler les anciens traités; son article 26 reproduit exactement, et dans les mêmes termes, l'article 14 du traité d'Utrecht.

[2] Je crois inutile de citer tous les traités qui ont adopté cette rédaction, car en réalité leur esprit est le même que ceux cités dans la note précédente; la rédaction seule diffère. Voyez entre autres 6 février 1778, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 27; 3 avril 1783, entre la Suède et les États-Unis d'Amérique, art. 25 : ce traité a été renouvelé le 4 septembre 1816 et le 4 juillet 1827; 11 janvier 1787, entre la France et la Russie, art. 33; 17 janvier 1787, entre la Russie et le royaume des Deux-Siciles, art. 21. Ces deux derniers traités, conçus dans les mêmes termes, portent : « Il n'aura pas sitôt apparu par les titres produits, ou par l'assurance verbale de l'officier commandant l'escorte, que les navires marchands ainsi rencontrés en mer ne sont pas chargés de contrebande de guerre, qu'il leur sera libre de continuer, sans aucun empêchement ultérieur, leur route... » Voyez aussi tous les traités conclus par les puissances européennes, l'Angleterre exceptée, avec les nouveaux États de l'Amérique, et ceux conclus avec les mêmes États par la confédération du nord de l'Amérique.

même pas dit que foi et créance serait accordée aux lettres de mer, ou que le navire, après les avoir produites, serait libre de continuer sa route [1]. Toute la question se réduit donc à savoir comment doit être interprété ce silence apparent : consacre-t-il la légitimité des recherches, ou au contraire doit-il être regardé comme les prohibant?

Il est un principe généralement reconnu, c'est que l'exception doit être expresse, renfermée dans les limites étroites de la loi qui l'a créée ; et que tout ce qui n'est pas positivement prévu par la loi exceptionnelle rentre sous l'application de la loi générale. Dans cette question, la loi générale c'est le droit primitif ; or, ce droit, nous venons de le voir, range les recherches dans la classe des attentats contre l'indépendance des peuples ; il les prohibe d'une manière absolue, sans aucune exception. La loi secondaire, ou d'exception, est muette; il y donc lieu à l'application de la loi générale. Le silence des traités doit donc être interprété en ce sens que les recherches sont interdites. On peut ajouter d'ailleurs qu'un droit aussi important, aussi exorbitant que celui des recherches, ne saurait résulter, pour les belligérants, du seul silence des actes qui auraient pu le créer, alors surtout que ces actes sont si positifs, si exprès pour la consécration du droit de visite, d'un droit qui, par sa nature, n'a rien de contraire aux prescriptions de la loi divine.

Mais les traités sont-ils réellement muets sur cette grave question ? Je n'hésite pas à répondre négativement ; ils sont moins explicites que ceux dont je viens de parler, mais leur esprit et leur texte même ne peuvent laisser aucun doute sérieux. Tous, sans exception, règlent l'exercice du droit de visite jusque dans ses moindres détails : la distance à laquelle le croiseur doit s'arrêter, le nombre d'hommes qui peuvent monter sur le navire visité ; tous énoncent que le but de ces

[1] Il est inutile de citer tous les traités qui forment cette catégorie ; ce sont tous ceux qui ont parlé du droit de visite sans entrer dans les explications données par les actes que je viens d'énumérer ; ils sont compris dans les notes du titre précédent Voyez ci-dessus, tit. XI.

mesures est de vérifier les papiers de bord, et veulent que ces documents soient présentés au visiteur par le capitaine neutre. Mais tous s'arrêtent à cette formalité, pas un seul ne va au delà; la présentation des papiers est pour tous le but principal, unique, de toutes les formalités qu'ils prescrivent. Tous, par conséquent, bien qu'ils ne le disent pas expressément, regardent qu'après la vérification des papiers la visite est terminée.

Ceci résulte du texte de tous les traités; quant à leur esprit, il n'est pas moins positif. Comment, en effet, comprendre que les nations contractantes admettent deux parties dans la visite : l'une simple, sans importance, et n'entraînant avec elle aucun inconvénient, aucune lésion des intérêts matériels, ni même de l'amour-propre; l'autre, au contraire, compliquée, grave, ne pouvant s'exercer sans froisser profondément et les sentiments nationaux, et l'intérêt privé; et que ces nations réglementent avec le plus grand soin la partie qui ne peut soulever aucune objection, et ne disent pas un seul mot de la seconde, de celle qui est en même temps et si délicate et si vexatoire? Ce fait, s'il existait, serait incompréhensible; mais il n'existe pas. Aucun peuple, dans les traités par lui conclus, n'a considéré la visite comme complexe, comme composée de deux parties. Tous, au contraire, l'ont regardée comme simple, et ne comprenant que la visite ou l'enquête de la nationalité et de la neutralité, par les papiers officiels.

A côté de cette quantité considérable de traités importants qui prohibent les recherches, ou qui, du moins, ne leur donnent pas naissance, il n'en est qu'un seul qui parle de ce prétendu droit [1]. Ce traité, j'ai déjà eu occasion d'en parler,

[1] Le traité de 1766, entre la Russie et l'Angleterre, ainsi que celui de 1793, malgré les stipulations assez extraordinaires qu'ils contiennent au sujet de la visite, doivent être rangés dans la classe des actes qui gardent le silence sur les recherches. C'est par erreur que Lampredi, en donnant le texte de l'article 10 du premier de ces traités, fait commencer la stipulation relative à la visite par ces mots : « *Quant aux recherches à faire sur les vaisseaux marchands*, etc. » Le texte officiel français publié en Russie, et suivi par Wenck et les autres recueils, porte : « *Lors de la visite*

de le qualifier : c'est la fameuse convention de 1801, entre l'Angleterre et la Russie, imposée au Danemark et à la Suède[1]. Cette convention, nulle dès son origine, depuis longtemps annulée par les parties qui l'avaient subie, n'a aucune valeur internationale,

La loi secondaire est donc sur ce point complétement d'accord avec la loi primitive ; elle n'a pas créé les recherches, elle les considère comme attentatoires à la liberté, à l'indépendance des peuples ; par conséquent, elle les proscrit.

SECTION III.

Des recherches d'après les lois intérieures des nations et les publicistes.

Toutes les grandes puissances, lorsqu'elles sont engagées dans la guerre, ont la prétention d'exercer ce qu'elles appellent le droit de visite, c'est-à-dire la visite telle que je l'ai définie, et les recherches qu'elles confondent sous le même nom ; cependant un très-petit nombre de lois intérieures parlent de ces dernières ; encore le font-elles d'une manière si obscure, si embarrassée, que l'on peut dire qu'elles ne les regardent pas comme un droit loyal que l'on réclame hautement et sans crainte. C'est dans les limites qu'elles assignent à la visite, c'est dans les instructions aux armateurs, que l'on trouve les traces de l'existence du prétendu droit de recherches.

L'arrêt du conseil français de 1692 parle de la déposition

des vaisseaux marchands..., » etc. Voyez Wenck, *Codex juris gent.*, t. III, p. 57; de Martens, t. 1, p. 391; *Mémoire officiel* de 1812, n° 8, p. 51, et Lampredi, *Du commerce des neutres*, II° part., p. 343.

[1] Le texte si longuement rédigé de l'article 4 de ce traité a été cité dans le chapitre II du titre précédent ; il autorise les recherches, même sur les bâtiments marchands naviguant sous convoi. Voyez ci-dessus, tit. XI, ch. II.

des officiers et des hommes de l'équipage du navire visité [1], et la considère comme devant faire foi, même contre les papiers officiels du navire, produits par le capitaine, lorsqu'elle est contraire à la teneur de ces papiers, et comme étant de nature à motiver l'arrestation et la saisie du bâtiment dont les expéditions sont régulières. Pour arriver aux dépositions de l'équipage neutre, il est nécessaire d'admettre le droit de faire subir un interrogatoire aux hommes qui le composent; or, nous avons vu que l'interrogatoire est un des actes qui forment ce que l'on appelle les recherches. L'arrêt de 1692 reconnaît donc, tacitement du moins, l'existence de ce prétendu droit. Les règlements de 1778 et du 2 prairial an XI ne contiennent aucune disposition de laquelle on puisse faire résulter l'existence du droit que je combats. Cependant il est constant qu'il a toujours été exercé par les Français.

L'ordonnance russe de 1787, que j'ai déjà eu occasion de citer, à cause du respect qu'elle montre pour les droits des neutres, dans presque toutes ses dispositions, admet les recherches d'une manière claire et positive. Elle veut que le croiseur s'assure s'il existe à bord des papiers doubles ou des objets de contrebande; et que, pour atteindre ce but, il fasse subir un interrogatoire aux hommes de l'équipage neutre, qu'il se fasse ouvrir les armoires, coffres, etc., des chambres, et même les écoutilles, mais avec la plus grande

[1] Voici le texte de la partie essentielle de l'arrêt du conseil du 26 octobre 1692 : « Le roi étant informé que, par arrêt du 28 septembre 1692, il aurait été fait mainlevée du vaisseau *Notre-Dame-du-Pilier* et des marchandises de son chargement, fondé sur ce qu'il s'y est trouvé un passeport du roi de Portugal et un connaissement qui porte que les marchandises dont il y est fait mention ont été chargées à Lisbonne pour le compte et risque d'un marchand portugais, quoique par l'interrogatoire des officiers principaux du vaisseau il parût que lesdites marchandises sont pour le compte de marchands ostendais et hollandais..... et comme cette mainlevée est également contraire aux intentions de Sa Majesté et au bien de son service; que même il ne serait pas juste que des connaissements et autres actes, souvent concertés pour favoriser le commerce des ennemis, prévalussent aux dépositions des officiers et matelots des vaisseaux pris, qui, seuls, peuvent éclaircir la vérité et découvrir la fraude; vu... veut, S. M... et que pleine et entière foi soit ajoutée aux dépositions des capitaines, officiers et matelots des vaisseaux pris... » Voyez Valin, *Comment. de l'ordonnance* de 1681.

politesse. C'est l'acte le plus explicite qui existe sur cette matière [1].

Les autres lois intérieures ou proclamations des belligérants, sont en général très-peu claires; la plupart gardent un silence complet. On pourrait donc dire avec raison que le droit de recherches ne résulte pas même de ces lois particulières; mais toutes ou presque toutes, contiennent une disposition qui, en cas de prise d'un navire ennemi ou neutre, défend aux preneurs de rompre, briser les colis composant la cargaison du bâtiment capturé [2]. Cette disposition, complètement étrangère aux recherches, ou, comme on les appelle, à la visite, a été détournée de son sens véritable, et appliquée à cette partie. Par une argumentation aussi fausse que l'application, on a conclu que les recherches étaient autorisées, pourvu que les hommes du croiseur ne se permissent pas de rompre, briser, etc., les colis. Il me paraît complétement inutile de réfuter cette prétendue analogie.

Mais, si les lois intérieures des nations ne sont pas explicites sur la question si importante des recherches, il est vrai de dire que toutes les nations puissantes sur mer pratiquent les recherches sur les neutres; et si les peuples moins forts s'en abstiennent encore envers elles, lorsqu'ils se trouvent

[1] Le règlement russe du 31 décembre 1787 dispose, article 6 : « Puisque, sur les vaisseaux neutres qui font profession de porter de la contrebande de guerre à l'ennemi, il y a toujours doubles documents, il faut tâcher de s'enquérir auprès du capitaine et des gens de l'équipage, si le navire n'est pas chargé de pareilles munitions. S'il arrive que le pilote ou quelqu'un de l'équipage en donne avis, ou bien que l'armateur lui-même a des renseignements suffisants qu'il y a, en effet, de pareille contrebande sur le navire, alors il est permis à l'armateur d'ouvrir les écoutilles et de faire la visite tant dans le corridor que dans le fond; *mais il y procédera avec autant d'honnêteté que de précaution*, pour ne point endommager le reste des marchandises. Aussitôt que l'on aura découvert de la contrebande ou bien que de doubles papiers ou documents en fournissent la preuve, il pourra prendre ledit navire... »

[2] Voyez les ordonnances espagnoles de 1718, art. 6, et 1779, art. 69; françaises, de 1400, art. 7; 1681, liv. III, tit. IX, art. 18 et 20; danoises, 1710, art. 7, 9 et 10; suédoises, 1715, art. 5; 1741, art. 3; hollandaises, 1640, 1692, 1781; anglaises, 6, Anne, ch. XIII, 13 George II, cap. IV, st. 10; 19 George III, cap. LXVII, st. 30.

en guerre, ce n'est pas qu'ils regardent le droit comme non existant en leur faveur, mais seulement parce qu'ils cherchent à se concilier l'amitié de ces nations dont ils redoutent la colère.

C'est sur cet usage, véritable abus de la force envers les peuples désarmés, qu'un très-grand nombre de publicistes ont cru pouvoir appuyer leur opinion, et reconnaître le droit de recherches, droit contraire à la loi primitive, contraire à la loi secondaire, et dont on peut à peine trouver quelques traces dans les lois particulières des belligérants. Tous ces auteurs sont tombés dans l'erreur que j'ai déjà signalée ; ils confondent les recherches avec la visite ; à leurs yeux, les premières sont une suite, une conséquence naturelle, indispensable de la seconde ; de telle sorte qu'ils ne donnent aucune raison spéciale pour justifier leur admission ; ils ne les examinent même pas séparément.

Lampredi, après avoir établi que la loi secondaire autorise la visite des navires neutres à la haute mer, et reconnu que les actes constitutifs de cette loi exigent que le belligérant, après avoir examiné les papiers de bord, se retire et laisse le bâtiment visité libre de continuer sa route, ajoute que si l'on soupçonne de la fraude, on doit procéder avec plus de sévérité ; ce qui veut dire que l'on doit faire des recherches, mais sans sortir des bornes de la modération, et *avec le moins de dommage possible pour les neutres*[1].

Lampredi, dans cette question comme dans toutes les autres, a pris pour base de sa discussion l'existence de deux droits primordiaux, égaux en force, mais complétement opposés, et ne pouvant coexister un seul instant : le droit du neutre à l'indépendance absolue, et par conséquent à la li-

[1] « ... Cependant lorsque l'on soupçonne de la fraude, malgré la régularité des papiers de mer, la visite doit être faite avec plus de sévérité, sans sortir cependant des limites de la modération, et avec le moins de dommage possible pour le neutre. Hors ce cas, toute recherche dictée par l'avidité et par la supériorité des forces, est une violence qui autorise le souverain des neutres ainsi maltraités à demander réparation, et à l'exiger par la force des armes si on la lui refuse. » Lampredi, *Du commerce des neutres*, § 12, p. 161, traduction française de Peuchet.

berté commerciale sans limite, et celui du belligérant de nuire à son ennemi par tous les moyens, et surtout de s'opposer à ce qu'il puisse se fortifier. Dans cette question, comme dans toutes les autres, cette collision prétendue présentait une difficulté inextricable, qui a été tranchée par l'intervention du droit de la nécessité.

Ici, comme dans presque toutes les difficultés de son sujet, Azuni a suivi les traces de Lampredi [1]; il a développé la même opinion, sans apporter aucune preuve, aucun argument nouveau dans la discussion. Parti du même point, ayant commis la même erreur, il est arrivé à la même conclusion; les mots seuls sont changés; les recherches sont permises, mais en conservant toujours la plus parfaite modération, *et tous les égards possibles pour les intérêts des neutres.*

Ortolan soutient le même système, mais il lui donne plus de développement. Il distingue bien la visite de la recherche, qu'il considère comme une extension de la première, autorisée par l'usage et la coutume internationale; il va même jusqu'à tracer en quelque sorte les limites de ce que peut faire le belligérant pour vérifier ses soupçons. « Le croiseur ne peut ni ouvrir ni rompre les écoutilles ni les ballots, colis, etc.; mais il peut les faire ouvrir par les gens de l'équipage neutre [2]... » Je ne sais où cet auteur a puisé ces ren-

[1] « Toutes fois que, dans la visite, les belligérants auront trouvé les papiers du vaisseau neutre en bonne et due forme, ils devront lui laisser la liberté de poursuivre sa destination, sans l'inquiéter d'aucune manière, à moins qu'un soupçon de fraude légitime et bien fondé ne demande une recherche plus rigoureuse, qu'il leur sera permis de faire, mais en conservant toujours la plus parfaite modération et tous les égards possibles pour les intérêts des neutres. » Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, ch. III, art. 4. § 8, t. II, p. 272.

[2] « ... Et cependant il peut y avoir des circonstances qui donnent au visiteur des soupçons fondés sur la légitimité des documents qui lui sont présentés. Personne n'ignore que, malgré la surveillance des gouvernements, la vente des faux papiers de mer est organisée et pratiquée en temps de guerre... La coutume internationale autorise cette extension donnée, dans certains cas, à la visite. D'après cette coutume, si, malgré la teneur des lettres de mer, il y a des doutes fondés contre l'authenticité ou la sincérité de ces lettres, le visiteur peut exercer le droit de recherche. Il ne peut, conformément à la défense d'un grand nombre de traités,

seignements précis ; ce ne peut être dans la loi primitive, non plus que dans la loi conventionnelle.

L'auteur de la *Diplomatie de la mer* cite, à l'appui de son opinion, de Martens [1]. Cette autorité est grave, sans doute ; cependant je n'hésite pas à dire que ce dernier publiciste a commis une erreur, et je le prouverai bientôt [2].

De Martens commet sur cette question une autre erreur qui n'est pas moins grave. Ainsi que je l'ai fait remarquer ci-dessus, plusieurs lois particulières contiennent aussi la défense aux capteurs de ne rien rompre ni briser à bord des prises ; notre auteur attribue cette disposition des ordonnances à la même cause qui l'a fait insérer dans les traités ; nous verrons ci-après [3] que ces deux défenses, identiques en apparence, ont des causes complétement différentes. Celle des conventions internationales a pour but unique de protéger la propriété neutre saisie, mais non encore confisquée ; celle des lois particulières, applicables aux prises ennemies ou neutres, n'a d'autre motif que de défendre les intérêts des armateurs contre la rapacité de l'équipage du corsaire capteur.

Au reste, je dois faire observer que l'opinion de de Martens est beaucoup moins absolue que celle d'Ortolan ; il parle surtout de deux circonstances, dans lesquelles le croiseur aurait le droit de saisir le navire neutre, de le conduire dans un des

rompre ni ouvrir lui-même les écoutilles, ni les ballots, colis, etc., qu'il soupçonne renfermer des marchandises sujettes à confiscation, mais il peut les faire ouvrir par les gens du navire visité. » *Diplomatie de la mer*, liv. III, ch. VII, t. II, p. 206 et suiv.

[1] « Lorsque, malgré la teneur des lettres de mer, il y a des doutes *fondés* contre leur authenticité ou leur sincérité, surtout si les lettres de mer ne sont pas signées, ou si le vaisseau suit une route différente de celle qu'elles indiquent, sans pouvoir en alléguer une raison justificative, c'est alors qu'on ne peut refuser à l'armateur, ou de conduire avec soi la prise, ou de se faire ouvrir par le capitaine ou par les gens du navire, les caisses, tonneaux, etc., qu'il soupçonne renfermer des marchandises sujettes à confiscation... » De Martens, *Essai sur les armateurs* ch. II, § 22, p. 77.

[2] Voyez, ci-après, sect. IV.

[3] Voyez ci-après, tit. XIII, *De la saisie et de la prise des bâtiments neutres*, ch. II, *de la prise*.

ports de son souverain ; du cas où les papiers de mer ne sont pas signés, et de celui où le navire neutre suit une route différente de celle indiquée sur ses expéditions.

Vattel considère les recherches comme permises ; c'est du moins ce qui résulte des quelques mots assez vagues qu'il consacre à cette importante question [1]. Klüber énonce aussi très-brièvement qu'il partage cette opinion [2].

Massé admet également la légitimité des recherches, mais seulement dans le cas où les lettres de mer sont irrégulières ou insuffisantes pour établir la nationalité du bâtiment visité. Il pose d'abord comme principe général que la vérification des papiers de mer et l'examen extérieur du navire, sont les seuls moyens que puissent employer les belligérants pour s'assurer de la nationalité des bâtiments rencontrés ; et qu'il leur est défendu de déplacer, d'ouvrir, ni de briser les caisses, ballots, etc. ; mais il ajoute qu'il en serait autrement si les papiers n'étaient pas complétement en règle, s'ils ne justifiaient pas complétement la nature de la cargaison, alors il pense que le croiseur peut exiger que le neutre complète la preuve de l'innocuité de son chargement par l'ouverture des caisses et autres colis qui le composent. Le motif sur lequel il appuie son opinion est que la preuve est à la charge du neutre [3].

[1] « Il est reçu que l'on doit ajouter foi aux papiers de mer présentés par le capitaine, à moins qu'il n'y paraisse de la fraude, ou qu'on n'ait de bonnes raisons d'en soupçonner. » *Droit des gens moderne de l'Europe*, t. II, liv. III, ch. VII, § 114.

[2] « Si les lettres de mer donnent des soupçons, la visite (par le mot *visite* il faut entendre ici recherche) peut avoir lieu mais dans les formes stipulées ou d'usage. » Klüber, *Droit des gens moderne de l'Europe*, part. II, tom. II, ch. II, § 294.

[3] « L'inspection des papiers, et, en cas de soupçon de fraude, un examen de l'apparence extérieure du navire et de son équipage, sont les seuls moyens de vérification que puissent employer les belligérants ; ils ne peuvent ni déplacer, ni ouvrir, ni fouiller les caisses et ballots. Il n'en serait autrement que dans le cas où les pièces de bord ne seraient pas complétement régulières et ne justifieraient pas de la nature pacifique de la cargaison ; comme c'est au neutre, qui doit être pourvu de toutes les pièces nécessaires, qu'incombe nécessairement la preuve de la nature de la cargaison, le belligérant peut alors exiger que le capitaine du bâtiment visité complète, par l'ouverture des caisses et ballots, la preuve qui ne résulte pas suffisamment des pièces qu'il a représentées. » *Droit commercial*, etc., t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. II, § 5.

J'aurai à examiner ci-après le cas où les papiers sont irréguliers et insuffisants [1].

Quelques publicistes, en petit nombre il est vrai, ont au contraire soutenu que le belligérant n'a pas le droit de recherches. Hubner est de cette opinion; malheureusement il ne l'a pas développée [2], mais elle ressort clairement et se trouve complétement justifiée par ce qu'il dit de l'origine de la visite et de son double but. De Rayneval a examiné cette question avec beaucoup de soin; il a, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, confondu la visite simple, l'enquête de nationalité et de neutralité, avec les recherches; ou plutôt il applique le même nom à ces deux actes si différents. C'est par cette raison qu'il repousse la visite d'une manière générale; mais, en examinant son opinion avec soin, on voit que tout ce qu'il dit dans le chapitre XIII s'applique exclusivement aux recherches. Dans la discussion qui va suivre, je m'appuierai souvent sur son autorité.

Cet auteur a commis une erreur qu'il me paraît important de signaler. Il résulte de l'ensemble de son argumentation que les *recherches* ne peuvent avoir lieu sur le navire rencontré à la haute mer, mais qu'elles peuvent être exercées sur un bâtiment neutre trouvé dans la mer territoriale de l'un des deux belligérants [3]. Je ne saurais admettre cette distinction, qui, au reste, n'est appuyée sur aucun texte de la loi

[1] Voyez, ci-après, sect. V.

[2] Par tout ce qui a été dit dans les sections précédentes, et encore par le détail que nous venons de faire des papiers qui se trouvent pour l'ordinaire et qui doivent se trouver en partie à bord des bâtiments neutres, il paraît clairement que les belligérants n'ont aucunement besoin de fouiller les navires mêmes pour en connaître l'état effectif, ou pour s'assurer de leur neutralité; qu'ainsi ils n'en ont pas le droit, et que, par conséquent, les puissances neutres ne sont nullement obligées, pour mettre à découvert la régularité, l'innocence et l'impartialité de la conduite desdits bâtiments, à souffrir que les États qui sont en guerre les visitent sur ce pied. » *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, part. II, ch. III, § 11.

[3] Voyez de Rayneval, *De la liberté des mers*, Ire partie, t. I, ch. XVI, et notamment le § 4, *in fine*. « ... 3° Mais dès que le bâtiment neutre se trouve sur les côtes de l'ennemi, le croiseur est en droit d'exiger non-seulement des lettres de mer..... Quant à la visite du navire, elle ne peut avoir lieu qu'autant que le croiseur présenterait des preuves de fraude. »

secondaire, ni même des lois particulières des peuples. Le navire neutre, même dans les mers territoriales étrangères, ne cesse pas d'être neutre, et d'avoir tous les droits que lui confère cette qualité. Les recherches sont prohibées d'une manière générale et sans aucune exception ; elles ne sauraient être exercées dans aucun lieu ; je ne pense pas devoir discuter cette opinion ; il me paraît suffisant de l'avoir énoncée pour démontrer qu'elle n'est pas fondée. D'ailleurs, en établissant que les recherches sont contraires au droit des gens, l'idée émise par de Rayneval se trouve nécessairement détruite.

SECTION IV.

Discussion.

De l'analyse qui précède il résulte que les recherches n'ont leur base, leur origine, ni dans le droit primitif ni dans le droit secondaire, qu'elles sont même formellement proscrites par ces deux éléments uniques de la loi internationale ; mais qu'elles existent en fait dans l'usage, et qu'elles sont soutenues par le plus grand nombre des publicistes qui ont écrit sur cette matière. Il est donc nécessaire d'examiner la nature de ce prétendu droit, les motifs sur lesquels on prétend asseoir son existence, et de réfuter les arguments qui ont été produits en sa faveur.

Le croiseur, après être monté à bord du navire rencontré, et avoir constaté par l'inspection des lettres de mer qu'il appartient à une nation neutre, qu'il est destiné pour un port neutre, ou que, faisant route vers les côtes de l'ennemi, il ne porte aucune denrée de contrebande, c'est-à-dire qu'il ne viole pas ses devoirs de neutralité, au lieu de se retirer immédiatement de ce territoire reconnu sacré, veut s'assurer par lui-même de la vérité des faits affirmés par le souverain du bâtiment. Il fait des recherches qui consistent à ouvrir,

ou, ce qui revient absolument au même, à faire ouvrir par les hommes de l'équipage neutre les coffres, les armoires et autres lieux où il croit pouvoir découvrir des documents autres que ceux qui ont été produits; il examine avec soin tous les papiers qu'il peut découvrir, rompt ou fait rompre les sceaux qui peuvent y avoir été apposés, en un mot fait une perquisition complète. Puis il ouvre ou fait ouvrir les écoutilles, les colis composant la cargaison pour s'assurer s'ils ne contiennent pas des marchandises prohibées, bouleverse le chargement de fond en comble; enfin, lorsque ces deux opérations n'ont pu lui faire découvrir aucune fraude, il fait subir un interrogatoire au capitaine neutre, et à chaque homme de son équipage, pour arriver à infirmer, par la réponse d'un seul d'entre eux, non-seulement la parole de tous les autres, mais encore la teneur des lettres de mer délivrées et signées par le souverain du bâtiment. Tel est le droit revendiqué par les belligérants.

Si de ce droit, tel qu'il est présenté par ceux qui le réclament, et surtout par ceux qui le défendent, nous passons à la manière réelle dont il est exercé, à ce que nos adversaires auraient dû présenter comme l'usage, comme la coutume internationale, nous verrons l'immense intérêt que les neutres ont à repousser un pareil droit. Quels sont les hommes chargés de faire l'application des recherches? Les officiers de la marine de l'État, revêtus d'un caractère public et guidés par l'honneur militaire, exercent en général avec modération les ordres de leurs souverains. Mais ils ne sont pas seuls chargés de la visite; cet acte est confié également et principalement aux armateurs. Ainsi c'est à des hommes auxquels l'appât du gain seul a mis les armes à la main, à des hommes dont le butin est l'unique espérance, l'unique désir, que les nations en guerre ont remis l'exercice de ce prétendu droit. Aussi quels abus révoltants se sont produits dans les recherches! Les portes, les armoires, les écoutilles brisées et enfoncées, les marchandises de la cargaison gaspillées, jetées à la mer, et souvent les objets précieux pillés; les hommes de l'équi-

page enivrés, menacés, maltraités, et même soumis à des tortures pour leur arracher un mot contraire à la vérité et de nature à contredire la teneur des papiers de bord émanés de l'autorité souveraine, telle est la manière de faire les recherches. Que l'on ne pense pas que ce tableau des abus, des crimes commis à l'occasion des recherches, est exagéré; la teneur même des traités, et, ce qui est beaucoup plus positif encore, les lois publiées par les belligérants eux-mêmes, les peines prononcées par eux contre les armateurs qui se rendraient coupables de ces faits, prouvent non-seulement leur existence, mais encore combien ils sont fréquents [1]. Mais laissons les abus pour discuter le droit tel qu'il est réclamé.

Les recherches peuvent se décomposer en trois faits principaux : l'appréciation des papiers de bord, la perquisition ou recherche proprement dite, et l'interrogatoire de l'équipage. Il n'est pas besoin de longues explications pour établir que ces trois faits sont des actes de supériorité, de juridiction.

Les lettres de mer des navires neutres émanent du chef de la nation à laquelle ils appartiennent, ou des officiers qu'il a spécialement délégués pour délivrer ces expéditions; elles sont par conséquent revêtues de l'authenticité qui s'attache aux actes émanés de l'autorité souveraine. Ce sont ces lettres de mer qui sont présentées au croiseur; d'après le système que je combats, ce croiseur ne se borne pas à constater l'existence des pièces, ni même leur régularité. Il peut les trouver suffisantes pour prouver la nationalité et la neutralité, mais

[1] Je me bornerai à citer l'arrêt du conseil français du 26 octobre 1692. Après avoir posé en principe que foi doit être ajoutée, contre la teneur des lettres de mer, aux dépositions des hommes de l'équipage neutre, ce document législatif ajoute : « Défend, Sa Majesté, aux capitaines des vaisseaux preneurs et aux armateurs, leurs consorts et tous autres, d'user d'aucunes menaces, voies de fait, ni d'aucunes violences contre les officiers et matelots des vaisseaux pris, sous peine de correction corporelle. Enjoint aux officiers d'amirauté d'en informer, sur la plainte qui leur en sera faite par les réclamateurs, sous peine d'interdiction. » Voyez Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de la marine de* 1681.

il a le droit de les déclarer insuffisantes. Il examine, il apprécie, il juge les actes émanés du souverain neutre; il a le droit de les déclarer nuls. Cette fonction attribuée au belligérant n'est autre que celle d'un supérieur, d'un individu ayant l'autorité, le droit de juridiction. Le belligérant exerce donc en réalité un acte de juridiction sur le souverain et sur les sujets de la nation pacifique.

L'illégalité du second fait n'est pas moins évidente; en effet, quel autre qu'un supérieur est en droit d'entrer dans le domicile privé d'un homme, de rechercher dans tout ce qu'il possède s'il s'y trouve certains objets déterminés, et qui ne doivent pas s'y rencontrer? D'après toutes les législations civiles, les actes de cette nature sont exercés au nom du souverain envers les citoyens de la nation, par des magistrats spéciaux; ils sont essentiellement des actes de juridiction. Ils ont pour but d'arriver à rendre la justice, à punir un coupable, en constatant son crime. La perquisition ou recherche dont nous nous occupons a-t-elle un caractère différent? Il est impossible de le prétendre. L'officier belligérant agit en vertu de la délégation de son souverain, en son nom et par ses ordres; s'il n'avait pas cette qualité, il serait coupable du crime de piraterie; il agit pour constater un fait, qui, s'il existe, donne à son auteur la qualité d'ennemi, et le soumet aux conséquences de cette qualité, à la confiscation de sa propriété. La recherche n'est donc autre chose que le commencement de l'instruction d'un procès qui doit s'achever devant le tribunal des prises. C'est donc un acte de juridiction.

Ce que je dis de la perquisition s'applique, à plus forte raison, à l'interrogatoire de l'équipage. En effet, quel autre qu'un magistrat peut avoir le droit de faire subir un interrogatoire à un homme, de constater ses réponses, et de prendre, en conséquence de ces réponses, des mesures telles que la saisie du navire? Sous ce premier point de vue, les recherches sont donc réellement des actes de juridiction.

Les faits qui suivent ont ce même caractère d'une manière

tellement marquée, qu'il est impossible de le méconnaître. Le croiseur déclare le navire saisi, il s'empare de ses papiers, met les scellés sur toutes les écoutilles; il révoque les pouvoirs de celui à qui le commandement était confié, le remplace par un homme de sa propre nation, met un équipage étranger, enfin il lui donne une nouvelle destination. Évidemment ces actes sont des actes de supériorité absolue, de juridiction. Que pourrait faire de plus un croiseur de la nation neutre à laquelle appartient le navire ainsi traité, ou le souverain de cette nation lui-même? il ne pourrait aller au delà, car le droit de juridiction est épuisé.

Ce caractère juridictionnel établi, et il me paraît impossible de le nier, il est facile de prouver que les recherches sont contraires aux devoirs des belligérants, contraires aux droits des neutres. Toute tentative faite par un souverain d'exercer sa juridiction hors de son territoire, et sur des individus autres que ceux qui habient ce territoire, est un attentat à la souveraineté, à l'indépendance de la nation à laquelle appartient le territoire sur lequel cette tentative est faite. Le navire est une partie du territoire de la nation dont il porte légitimement le pavillon. La haute mer, les mers territoriales ellesmêmes ne lui font pas perdre cette qualité.

J'émets ces principes sans les appuyer d'aucune démonstration, je les tiens pour prouvés.

Si on fait l'application de ces principes simples à la question qui nous occupe, on trouve que l'acte des recherches est une atteinte grave portée à l'indépendance du peuple neutre, par conséquent à ses droits essentiels, à sa nationalité, et par suite une violation flagrante des devoirs imposés au belligérant. Cette argumentation n'est pas nouvelle[1]. Quelques-uns de mes adversaires ont même cherché à la réfuter ; mais ils ne l'ont fait qu'on se retranchant derrière la confusion faite entre la visite et les recherches, et en ap-

[1] Voyez Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, part. II, ch. III. Lampredi s'est trompé en indiquant le ch. I, §§ 4, 5 et 6. Galiani, *De' doveri de' principi neutrali*, etc., cap. X, § 5, art. I.

12

pliquant à ces dernières les arguments qui militent en faveur de l'autre [1].

En droit, les recherches sont donc illégitimes, et, par conséquent, prohibées. En fait, elles prennent un caractère beaucoup plus grave et qui est de nature à les faire repousser plus énergiquement encore. Le premier acte constitutif du droit réclamé par le belligérant est l'appréciation, le jugement des lettres de mer. Les corsaires, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, sont le plus souvent appelés à prononcer ce jugement. La plupart du temps, ils ne connaissent pas même la langue dans laquelle sont rédigés les documents authentiques ; ils ne connaissent pas les traités qui lient leur propre nation à celle des propriétaires des navires visités ; en un mot, ils manquent de tous les éléments nécessaires pour apprécier les actes qu'ils sont appelés à juger. Un auteur que j'ai eu souvent occasion de citer, Azuni, va même jusqu'à dire que la régularité des lettres de mer peut être un indice de fraude [2].

Il est un autre fait qui n'est pas moins révoltant. Le témoignage du capitaine et de l'équipage du navire neutre sont admis, ou plutôt sont requis pour annuler les lettres de mer émanées du souverain ; la déposition d'un seul homme, d'un enfant, d'un étranger, il s'en trouve presque toujours à bord des navires, suffit pour prévaloir contre la signature d'un délégué de l'autorité souveraine d'une nation, contre les déclarations de tout le reste de l'équipage. Sans examiner par quels moyens on arrive le plus souvent à arracher ces déclarations, je ferai remarquer que le témoignage unanime de tout l'équipage est repoussé lorsqu'il s'agit de compléter la preuve de l'innocence du navire, preuve déjà commencée par les papiers de bord, mais incomplète à cause de l'irrégularité

[1] Voyez Lampredi, *Du commerce des neutres*, § 14, p 174.

[2] « ... Quant aux irrégularités... c'est par l'ensemble des pièces, et surtout par la vérité des choses qu'il en résulte dans l'examen des pièces, qu'ils doivent se déterminer. L'expérience démontre tous les jours que la plus grande régularité dans les papiers masque souvent la fraude et la simulation ; *nimia præcautio dolus.* » *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. III, art. 4, § 12, *in fine.*

de l'un d'eux, que ce témoignage unanime ne serait pas admis pour détruire le soupçon, l'indice vague, l'idée sans fondement du croiseur intéressé. C'est là cependant ce que les belligérants appellent pompeusement un droit. Quant à moi, je ne vois rien autre chose qu'une injustice, qu'un odieux abus de la force.

Les auteurs qui ont soutenu le prétendu droit de recherches se sont appuyés sur plusieurs arguments qu'il est utile d'examiner. Le premier, le principal, est puisé dans le droit sacré de la défense de soi-même, dans le droit de propre conservation, en un mot, dans le droit de la nécessité. J'ai déjà répondu à ce système général et commode; je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit à ce sujet [1].

Le second argument employé contre mon opinion consiste à prétendre que la preuve de l'innocence du navire étant à la charge du neutre, c'est à lui à l'établir complétement; que, par conséquent, il doit subir les recherches comme un des moyens d'arriver à constater le fait. Dans le titre suivant, j'aurai occasion de discuter plus complétement la question relative aux preuves; je me bornerai ici à faire remarquer que l'objection repose sur une erreur. En créant la visite comme un mode d'exercice du droit de la guerre, la loi secondaire a clairement énoncé l'étendue de ce droit et son double but : reconnaissance de la nationalité et de la neutralité effective du navire rencontré. Le bâtiment signalé arbore le pavillon neutre, il déclare qu'il est neutre; c'est à lui de prouver ce qu'il dit, c'est-à-dire qu'il appartient à la nation dont il a hissé les couleurs, et qu'il est neutre de fait comme de droit, qu'il ne transporte pas de contrebande chez l'ennemi. La loi qui a créé la visite, la loi internationale conventionnelle, a fixé de quelle manière cette preuve devait être faite : c'est par la production des papiers de bord. Ces papiers produits, le neutre a rempli son devoir, il a fait la preuve à sa charge.

[1] Voyez ci-dessus, tit. VII, ch. II, sect. II, § 2.

Le croiseur déclare ces documents faux ou entachés d'une nullité quelconque (ici je n'examine pas s'il a le droit de le faire; je crois avoir démontré la négative); les rôles sont changés; ce n'est plus le neutre, c'est le croiseur qui affirme un fait; la preuve ne doit donc plus être demandée au neutre; ce n'est plus à lui, mais au visiteur qu'elle incombe. La raison en est très-simple : s'il devait faire cette preuve, il se trouverait dans la nécessité de prouver que ces papiers ne sont pas faux, ne sont pas entachés de nullité, c'est-à-dire de prouver une négation. Or, il est de principe qu'on ne peut exiger la preuve d'une négation; c'est un principe de droit naturel. Le neutre n'est pas chargé de cette preuve; l'argument doit être repoussé comme reposant sur une erreur.

Le principal appui de mes adversaires est l'usage, ou, comme ils l'appellent, la coutume internationale. Sans doute, un usage, une coutume internationale est un grave préjugé en faveur d'un fait. Cette coutume forme même un des éléments constitutifs du droit secondaire et équivaut à la jurisprudence fondée par les traités solennels [1]. Mais il est nécessaire d'examiner ce que l'on doit entendre par ces mots, de bien préciser leur signification, afin d'éviter toute confusion. Un usage international, à mes yeux, est le fait qui, exécuté par une nation, est accepté par toutes les autres, sans exception et sans soulever de leur part aucune réclamation ; le fait que toutes et chacune d'elles ont le pouvoir d'accomplir, sans qu'il en résulte aucune collision, aucune lésion pour les autres. Il faut, de plus, pour que ce fait obtienne force de loi, qu'il ne soit contraire ni aux prescriptions de la loi primitive, ni aux dispositions expresses de la loi secondaire. Le fait qui réunit ces divers caractères, qui, de plus, est habituellement exécuté, constitue réellement une coutume internationale, coutume qui doit être respectée par tous les peuples. Le fait d'assurer le pavillon d'un vaisseau de guerre par un coup de canon est une coutume internationale; ne pas ajouter foi à ce

[1] Voyez, sur les éléments constitutifs de la loi secondaire ou conventionnelle, ci-dessus, Discours préliminaire, t. I.

signal ou le profaner par un mensonge, serait une violation de la loi secondaire.

Les recherches réunissent-elles les caractères que je viens d'énumérer? Je dois avouer qu'elles ont été depuis longtemps pratiquées par tous les peuples puissants qui se sont trouvés engagés dans les hostilités; sous ce point de vue, mes adversaires ont complétement raison. Les peuples faibles ont rarement pratiqué les recherches à l'égard des peuples plus forts; l'histoire n'en fait aucune mention, et certainement, si le fait eût eu lieu, on en trouverait des traces. Le neutre, dont les flottes sont redoutables, n'est pas exposé à subir une pareille humiliation. Mais on doit constater que cet exercice a toujours soulevé de graves réclamations de la part de toutes les nations restées pacifiques. Ces réclamations, presque toujours infructueuses, ont porté plusieurs puissances à faire escorter les bâtiments marchands de leurs sujets, afin de les soustraire aux vexations, aux abus, auxquels on a donné le nom de recherches; car, il faut bien le remarquer, ce n'est pas contre la visite simple, contre l'enquête de la nationalité et de la neutralité, que furent dirigées les escortes, mais contre les recherches. Cette protestation armée, la plus énergique de toutes celles qui peuvent être faites, est incontestable; elle a quelquefois amené de sanglants résultats, lorsque les belligérants ont voulu passer outre à l'exercice de leur prétendu droit; mais, dans tous les autres cas, elle a réellement rempli son but; elle a soustrait les bâtiments aux recherches. Ainsi donc le second caractère essentiel et constitutif de la coutume internationale n'existe pas, et son absence seule suffit pour que les recherches ne soient pas un usage, une coutume.

Il y a plus, le droit réclamé par les belligérants contre les neutres, ainsi que je viens de l'établir, est un attentat contre l'indépendance des peuples pacifiques, une violation des devoirs essentiels des nations en guerre; il est par conséquent complétement contraire à la loi primitive. De là il résulte qu'eût-il été exercé par toutes les sociétés humaines depuis plusieurs siècles, sans soulever aucune réclamation, il ne

peut constituer une coutume internationale, un droit; et que chaque peuple en particulier, ou tous les peuples ensemble, peuvent toujours le repousser, refuser de s'y soumettre, et prendre les armes pour s'y soustraire. Ils retrouvent toujours entiers et intacts les droits inaltérables et imprescriptibles qu'ils tiennent de Dieu.

Enfin, il est constant, et je crois l'avoir démontré ci-dessus [1], que les recherches sont contraires à la loi conventionnelle des peuples; que cette loi les prohibe formellement; qu'en créant la visite, comme moyen d'exécution du droit de la guerre, elle a expressément limité la visite, et son action à la simple vérification des papiers de bord.

Les recherches sont donc bien loin de réunir les caractères essentiels d'un usage, d'une coutume internationale. Elles sont seulement un fait qui se répète souvent, malgré les réclamations des peuples faibles et désarmés, un abus de la force, d'autant plus condamnable que les victimes sont la plupart du temps hors d'état de se défendre. L'argumentation des publicistes qui les ont soutenues tombe d'elle-même sur ce point.

Mais, dit-on, si on enlève aux belligérants le pouvoir de faire les recherches, on paralyse entre leurs mains le droit de la guerre même. Les navigateurs des puissances ennemies, au moyen de naturalisations simulées, de faux papiers, parviendront à échapper au belligérant; les neutres eux-mêmes, dans l'espoir de faire un gain plus considérable, couverts par des lettres de mer mensongères, indiquant une destination amie, porteront des objets de contrebande chez l'ennemi. Il est impossible d'admettre que le peuple lésé par de pareils actes ne puisse s'y opposer, qu'il soit condamné à souffrir les conséquences de ces fraudes, et à voir son salut compromis pour favoriser ses propres ennemis, ou l'amour effréné du gain des négociants neutres [2]. C'est encore le même prétexte allégué

[1] Voyez ci-dessus, ch. 1er, sect. II, p. 136 : Examen de la question d'après le droit secondaire.

[2] «... Et cependant il peut y avoir des circonstances qui donnent au visiteur des

par les belligérants pour justifier toutes les violences, toutes les iniquités dont ils se rendent coupables envers les peuples pacifiques. C'est toujours la crainte d'être victimes de la fraude des peuples pacifiques et désarmés qui les pousse; et, pour éviter la possibilité de quelques fraudes bien rares, bien peu importantes, ils s'attribuent le droit de dépouiller toutes les nations étrangères de leur indépendance naturelle. Cette crainte, qui n'a pas même le mérite d'être imaginaire, qui n'est que simulée, manque du plus léger prétexte dans l'état actuel des relations diplomatiques entre les divers États. Aujourd'hui le gouvernement belligérant connaît parfaitement tous les actes des souverains pacifiques. Si l'un d'eux consent à couvrir de son pavillon un commerce illicite, s'il se rend coupable de la violation de ses devoirs essentiels, il cesse d'être neutre, il devient ennemi. Le belligérant a parfaitement le droit de lui déclarer la guerre, ou d'user de représailles; mais, tant qu'il n'a pas pris l'un de ces deux partis, il ne peut imposer ses lois, sa surveillance, sa juridiction à une nation indépendante; il n'a pas le droit de faire des recherches.

L'auteur qui a employé cette argumentation n'a pas complétement confondu les recherches et la visite; dans le passage relatif à la fraude possible des neutres, notamment, il traite des limites de la visite, et, sous ce nom, il étend les pouvoirs du belligérant jusqu'aux recherches, et c'est sur cette extension que porte son opinion.

J'ai déjà réfuté ce système, qui consiste à concéder à la nation en guerre un droit non existant, un droit exorbitant et

soupçons fondés sur la légitimité des documents qui lui sont présentés. Personne n'ignore que, malgré les règlements et malgré la surveillance des gouvernements, la vente des faux papiers de mer est pratiquée et organisée en temps de guerre. Les navires marchands ennemis ont souvent à bord plusieurs expéditions fausses destinées à cacher leur véritable caractère, et ils se servent des unes et des autres, suivant l'occasion. » Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. II. liv. III, ch. VII. L'auteur cite, à l'appui de son opinion, l'exemple d'une prise anglaise faite par le corsaire français *le Nantais*, à bord de laquelle on trouva une lettre des armateurs qui engageaient le capitaine à acheter des faux papiers neutres. Voyez *loc. cit.*, note.

complétement en dehors de la loi internationale, sous prétexte de l'abus que les neutres pourraient faire de leur indépendance; c'est un droit préventif, qui, par conséquent, ne peut exister entre sociétés libres et indépendantes. D'ailleurs, la fraude ne se présume pas; si elle existe et qu'elle puisse être prouvée contre un peuple, ce peuple tout entier est coupable; c'est une injure commise contre le belligérant; il a le droit de traiter en ennemi celui qui s'en est rendu coupable, de lui déclarer la guerre, ou du moins d'exiger de lui des réparations. Mais ce fait, même prouvé, ne peut lui donner le droit de recherches contre tous les neutres sans exception. En réalité, la vente des papiers de bord, dont parle Ortolan, encore qu'elle ait pu exister dans quelques circonstances, ne peut pas être un fait général; c'est un fait isolé, et que les gouvernements neutres ont un puissant intérêt à réprimer. C'est une exception; elle ne saurait engendrer un droit général, ni surtout un droit essentiellement contraire à la loi primitive. Le salut de l'État belligérant, la nécessité d'empêcher l'ennemi de se fortifier, ne sont nullement intéressés dans cette question; je crois avoir fait justice de tous ces grands mots, toujours appelés à l'aide des abus commis par les nations en guerre, toujours prononcés pour faciliter l'admission des prétendus droits qu'elles usurpent.

Ainsi que je l'ai dit, Ortolan donne sur les recherches des détails positifs; il trace presque leurs limites. Aucun traité n'a été aussi loin; une seule loi intérieure, le règlement russe de 1787, est entrée dans quelques détails sur ce point [1]. Mais elle ne contient pas la distinction donnée par l'auteur dont je m'occupe; elle ne dit pas que le croiseur, qui ne peut ouvrir lui-même les armoires, coffres, caisses, colis, etc., peut les faire ouvrir par les hommes de l'équipage neutre. Ortolan et

[1] L'article 6 du règlement russe dit : « ... S'il arrive que le pilote ou quelqu'un de l'équipage en donne avis, ou que l'armateur lui-même a des renseignements suffisants qu'il y a, en effet, de pareille contrebande sur le navire, il est permis à l'armateur d'ouvrir les écoutilles et de faire la visite tant dans le corridor que dans le fond...

de Martens, qu'il invoque à l'appui de son opinion, ont commis une confusion. Pour s'en convaincre, il suffit de remarquer qu'ils appliquent à la visite la disposition des nombreux traités qui défend aux capteurs de rompre, briser ni endommager les écoutilles, les ballots et autres colis de la cargaison du navire saisi, c'est-à-dire du navire qui, déjà considéré comme ennemi, est devenu la proie du croiseur, n'attend plus, pour devenir sa propriété, que le jugement de confiscation, et qui, jusqu'à cette décision, reste en sa possession. C'est de cette disposition, spéciale aux navires pris, que de Martens tire la conséquence que le visiteur, lorsqu'il veut se livrer à des recherches, doit être autorisé à faire ouvrir les écoutilles, ballots, etc., par les gens de l'équipage neutre [1]. La précaution prise par les traités [2] me paraît devoir conduire à une conclusion complétement différente. Si, en effet, il est défendu à un belligérant de rompre ni endommager aucune partie du bâtiment saisi, c'est-à-dire qui, sans être sa propriété définitive, est cependant provisoirement en sa puissance, parce qu'il est possible que les tribunaux de prises ne

[1] « Cependant, ainsi qu'en général il est défendu aux armateurs d'user de violence sur les vaisseaux qui se soumettent à la visite, ainsi il leur est très-rigoureusement enjoint que, lors même qu'après avoir exigé du capitaine des lettres de mer, ils jugent qu'il y a lieu à confiscation quelconque, ils ne s'avisent pas de rompre les écoutilles, les malles, ballots, etc... » Le même auteur, *ubi sup.*

[2] Les traités qui contiennent cette clause sont très-nombreux ; voyez entre autres : 1739, entre la France et les Provinces-Unies, article 27; 1742, entre la France et le Danemark, art. 23 ; 1748, entre le Danemark et la Sicile, art. 23; 1753, entre les Provinces-Unies et la Sicile, art. 31 ; 1769, confirmée en 1789, entre la France et la ville de Hambourg ; 1778, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 13 et 15, renouvelé en 1800; 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 28, 30 et 42; 1787, entre la France et la Russie, art. 31 ; 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique. Il suffira de citer textuellement l'art. 20 de ce dernier traité : « Dans le cas ou les bâtiments seront pris ou arrêtés, sous prétexte de porter à l'ennemi quelque article de contrebande, le capteur donnera un reçu des papiers du bâtiment... Il ne sera point permis de forcer ni d'ouvrir les écoutilles, coffres, caisses, caissons, balles ou vases trouvés à bord dudit navire, ni d'enlever la moindre chose des effets avant que la cargaison ait été débarquée en présence des officiers compétents, qui feront inventaire desdits effets : ils ne pourront, en aucune manière, être vendus, échangés ou aliénés, qu'après une procédure légale, les juges compétents n'aient porté contre lesdits effets une sentence de confiscation... »

lui adjugent pas le navire, parce que la propriété est encore en suspens; à plus forte raison ne doit-il pas être permis d'ouvrir, ou, ce qui revient au même, de faire ouvrir par les hommes de l'équipage neutre, au moment de la visite, c'est-à-dire lorsque le navire est encore complétement libre, lorsque, ayant justifié légalement sa neutralité, il doit jouir de toute son indépendance.

Tous les publicistes partisans du droit de recherches, et même les auteurs du règlement russe de 1787, semblent vouloir atténuer ce que leur création a de trop inique, en recommandant à ceux qui veulent exercer ce prétendu droit, de le faire avec la plus grande modération, de ne pas sortir des bornes *de l'honnêteté*, et surtout de causer le moins de dommages possible aux navires neutres [1]. Je dois avouer que cette recommandation a quelque chose de bizarre à mes yeux. Recommander la modération, la politesse, à des corsaires, et lorsqu'il s'agit de butin, est évidemment une phrase oiseuse et vide de sens; mais j'irai plus loin : elle est, à mon avis, une sorte d'aveu du peu de confiance que ces publicistes ont dans le droit dont ils soutiennent l'existence. En effet, les nations en général, et surtout celles qui ont les armes à la main, se préoccupent peu du tort que l'exercice de leurs droits peut causer aux peuples pacifiques; elles ne cherchent pas à entourer cet exercice de formes *honnêtes*, et à diminuer autant que possible le dommage qu'il cause aux autres nations; et je dois avouer qu'en réalité elles ne sont pas tenues de le faire. D'où vient donc cette sollicitude spéciale et bornée

[1] « La visite étant un acte pacifique... eeux qui la font doivent y mettre le moins de temps possible et occasionner le moins de dommage qu'ils peuvent au neutre ainsi arrêté, d'autant plus qu'ils exercent un droit par une sorte de collision et en vertu de l'extrême *nécessité.* » Lampredi, *Du commerce des neutres*, 1re partie, § 12. « ... A moins qu'un soupçon... ne demande une recherche plus rigoureuse, qu'il leur sera permis de faire, mais en conservant toujours la plus parfaite modération et tous les égards possibles pour les intérêts des neutres. » Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, ch. III, art. 4, § 8. « ...Mais il y procédera (aux recherches) avec autant d'honnêteté que de précaution, pour ne point endommager le reste des marchandises... » Règlement russe du 31 décembre 1787, art. 6.

à la mise en pratique de ce seul droit? La réponse n'est pas difficile à faire : c'est que le droit réclamé n'existe pas; c'est qu'il est un odieux abus, et qu'on est dans la nécessité de pallier ce qu'il a de révoltant, sous des apparences de courtoisie. Ces apparences, au reste, ne nuisent en rien au belligérant, n'améliorent pas le sort des neutres; car il faut convenir que les croiseurs, et surtout les armateurs, sont rarement portés à se croire tenus à la politesse et à la modération.

Tels sont les principaux ou plutôt les seuls arguments donnés à l'appui des recherches; je crois les avoir complétement réfutés. Mais quel intérêt si puissant pousse donc les belligérants à revendiquer, et à exercer, toutes les fois qu'ils sont assez forts pour tout oser, un prétendu droit aussi mal fondé, aussi inique? Cet intérêt est le même qui dirige toujours leurs conseils et leurs actions envers les neutres, toujours celui que j'ai signalé dans les questions précédentes, la jalousie mercantile. Les recherches jointes aux soupçons, dont il sera parlé dans le chapitre suivant, présentent, à ce point de vue, deux grands avantages; elles aident puissamment à la ruine du commerce et de la navigation neutres, offrent un appât immense à la rapacité des corsaires, et par conséquent augmentent considérablement leur nombre.

Il est facile de comprendre que les perquisitions, telles que nous les avons expliquées, telles que les belligérants réclament le pouvoir de les exercer, et l'appréciation de toutes les circonstances qui en résultent laissées au corsaire belligérant, c'est-à-dire à l'homme qui met toute son espérance dans la prise, à l'homme que l'amour effréné du butin a poussé dans la carrière des armes, amènent un nombre très-considérable de saisies. Les tribunaux de prises, lorsqu'ils jugent loyalement, peuvent accorder la liberté au plus grand nombre de ces bâtiments; les autres sont confisqués, le plus souvent par l'application des lois intérieures du belligérant, et contrairement aux lois internationales, injustement par conséquent. Mais ce n'est pas ici le lieu d'examiner cette ques-

tion[1]. Les navires déclarés de bonne prise sont perdus pour les neutres, que cette déclaration soit juste ou injuste. Quant à ceux qui ont été arrêtés légèrement, sur de simples indices, résultant de la recherche, ou des soupçons, et relâchés ensuite, eux aussi ils sont le plus souvent perdus pour leurs propriétaires, ou plutôt les propriétaires sont ruinés. Détournés de leur route, soumis à des procédures longues et dispendieuses, ils ont manqué le but de leur voyage et la spéculation entreprise, ils sont soumis à des frais énormes; la cargaison, ou avariée ou dépréciée par le retard, est quelquefois même vendue à vil prix pour éviter le dépérissement total. C'est alors qu'ils sont rendus à la liberté, ou, comme le disent les actes du droit secondaire, qu'il leur est permis de continuer leur voyage; et jamais, à moins de crime avéré, d'atrocité révoltante, ou plutôt à moins que la nation neutre ne soit puissante et redoutable, à moins que le belligérant n'ait un intérêt matériel à ménager son amitié, ils n'obtiennent de dédommagement contre la coupable légèreté, contre l'avidité insatiable du corsaire, qui, malgré la régularité des expéditions, a osé arrêter et saisir un navire indépendant et pacifique; ou si les faits sont tellement évidents, si surtout le souverain neutre peut menacer le belligérant d'une colère efficace, l'indemnité accordée est basée sur les jours de retard, c'est-à-dire qu'elle est illusoire, qu'elle ne répare en rien les dommages soufferts, ainsi que je l'ai établi en parlant de la saisie des marchandises neutres par le belligérant et du droit de péremption[2]. Heureux encore lorsque le navire, ainsi arrêté dans sa course, peut trouver dans le port belligérant la possibilité de faire un emprunt ruineux, qui lui permette de retourner dans son pays, ou de faire voile pour le lieu de sa destination.

De semblables mesures, on le sent, sont parfaitement propres à ruiner le commerce des neutres, et c'est le seul but

[1] Voyez ci-après, tit. XIII, *De la saisie et de la prise*, dans lequel toutes les questions de confiscation seront traitées.

[2] Voyez ci-dessus, tit. VII, ch. II, sect. II, §§ 3 et 4, t. II, p. 32 et 50.

auquel tendent les souverains belligérants; c'est pour l'atteindre qu'ils réclament le droit de recherches; c'est pour l'atteindre que toujours leurs armateurs trouvent en eux une coupable partialité, à laquelle il m'est bien permis de donner le nom de complicité; car le fait commis par le corsaire est un crime, et le souverain belligérant qui a commandé le crime, est complice du crime. Le but unique de la prétention élevée par les belligérants au sujet des recherches, et de leur persistance à réclamer l'exercice de ce prétendu droit, est donc d'arriver à l'amoindrissement de la navigation et du commerce neutres. C'est un moyen direct de nuire aux neutres, et non à l'ennemi.

SECTION V.

Des papiers de mer incomplets, insuffisants, des navires faisant fausse route, et de la résistance aux recherches.

J'ai fait remarquer que deux auteurs, aux opinions desquels j'ai souvent exprimé mon entière adhésion, de Martens et Massé, et surtout le dernier, admettent les recherches dans le cas où les papiers sont incomplets ou irréguliers [1]. Il me paraît important d'examiner cette question.

La visite a pour but de vérifier la nationalité du navire rencontré, et, lorsqu'il se dirige vers un port ennemi, la sincérité de sa neutralité, c'est-à-dire s'il ne porte pas de

[1] « Enfin, lorsque, malgré la teneur des lettres de mer, il y a des doutes contre leur authenticité ou leur sincérité, surtout si les lettres de mer ne sont pas signées, ou si le vaisseau suit une route différente de celles qu'elles indiquent sans pouvoir en alléguer une raison justificative, c'est alors qu'on ne peut refuser à l'armateur, ou de conduire avec soi la prise, ou de se faire ouvrir par le capitaine ou les gens du navire les caisses, tonneaux, etc... » De Martens, *Traité des armateurs, des prises et surtout des reprises*, ch. II, § 22, n° 4. « Ils ne peuvent ni déplacer, ni ouvrir, ni fouiller les caisses et ballots. Il n'en serait autrement que dans le cas où les pièces de bord ne seraient pas complétement régulières et ne justifieraient pas de la nature pacifique de la cargaison... » Massé, *Droit commercial*, t. I, liv. II, ch. II, sect. 2, § 5, n° 309.

contrebande de guerre. La justification du premier fait et celle du second, lorsqu'il y a lieu, se font par l'examen des lettres de mer. Lorsque le navire est expédié pour un port neutre appartenant à la nation propriétaire du navire ou à tout autre peuple pacifique, le croiseur ne peut, ne doit exiger que les papiers relatifs à la nationalité. S'ils ne sont pas réguliers, si, comme le suppose de Martens, ils ne sont pas signés; ou encore, ce qui peut arriver plus fréquemment, lorsque le neutre et le belligérant étant convenus d'une formule spéciale de passeport, cette pièce n'est pas conforme à la formule, le croiseur peut-il se livrer à des recherches? comment doit-il agir? A mon avis, aucune circonstance ne peut autoriser le belligérant à faire des recherches, c'est-à-dire des actes que je considère comme contraires à tous les principes du droit international. Les papiers du navire visité doivent établir sa nationalité; lorsqu'un traité spécial existe, ils doivent la constater dans une forme déterminée. Dans l'hypothèse citée par de Martens, des documents non signés ne font et ne peuvent faire aucune foi; ils ne prouvent pas la nationalité. Dans celle que j'ai supposée, privés de la forme spéciale qui leur imprime un cachet d'authenticité, ils ne peuvent non plus être admis comme preuve suffisante par le visiteur. Dans ces deux cas, le navire visité n'établit pas sa nationalité, il ne prouve pas qu'il est neutre; le croiseur doit le saisir, le conduire dans les ports de son souverain, et le soumettre aux tribunaux chargés de statuer sur les prises.

Cette décision peut paraître rigoureuse; je ne la crois que juste. Elle est la meilleure sauvegarde du belligérant contre les fraudes des neutres, et la plus sûre garantie des neutres contre la rapacité des armateurs belligérants; elle aurait surtout ce dernier effet, si enfin les peuples en guerre se décidaient à faire peser, sérieusement et de bonne foi, sur leurs corsaires la responsabilité des saisies des navires neutres faites légèrement. Ce mode d'action me paraît d'ailleurs conforme à la loi primitive et à la loi secondaire; il laisse aux deux parties le plein et entier exercice de leurs droits. Donner,

dans ce cas, au croiseur le pouvoir de se livrer aux recherches, c'est en réalité, ainsi que je l'ai déjà dit, reconnaître l'existence du droit de recherches dans toute son étendue. En effet, le croiseur se croit et est en réalité le seul appréciateur de ce qu'il lui plaît d'appeler la régularité ; il serait donc toujours le maître de faire ou de ne pas faire les recherches. Quant au capitaine neutre, s'il est de bonne foi, il ne peut imputer qu'à lui-même si ses expéditions ne sont pas signées, et à son gouvernement si le passeport qui lui a été délivré n'est pas conforme aux conventions intervenues entre son souverain et le belligérant. Il porte la peine de son propre fait, ou, ce qui est la même chose en matière internationale, du fait de son gouvernement.

Les deux cas dont je viens de parler sont, au reste, les seuls qui puissent motiver la saisie, parce qu'ils équivalent à l'absence complète de papiers de bord ; le second ne peut en aucun cas s'appliquer aux peuples neutres qui n'ont pas de traités avec le gouvernement belligérant, ou dont les traités ne contiennent pas l'obligation de donner aux passeports maritimes une forme déterminée. Lorsque le navire est destiné pour un port ennemi du croiseur, lorsque, par conséquent, il y a lieu de s'assurer, par la visite, s'il porte de la contrebande, ce que je viens de dire sur les papiers non signés doit recevoir son application. Mais c'est, je le répète, la seule irrégularité dont le croiseur puisse se prévaloir ; il n'est pas, il ne peut pas être juge des irrégularités des papiers délivrés par un souverain étranger. Son droit se borne à faire connaître à son gouvernement ou à ses délégués les remarques faites, les soupçons qu'il peut avoir conçus, afin que ces derniers agissent envers la nation neutre ainsi qu'ils aviseront. Je repousse donc complétement l'opinion de Massé et de de Martens sur les suites que peut avoir l'irrégularité des expéditions du navire visité.

Le dernier publiciste dont je viens de parler admet une autre circonstance comme susceptible d'autoriser les recherches : c'est le fait par le neutre de se diriger vers un point

autre que celui indiqué par son passeport comme lieu de destination. Supposons la guerre existant entre la Russie et l'Angleterre, la France restée neutre. Un navire français parti du Havre de Grâce pour New-York est rencontré par un croiseur anglais dans la mer du Nord. Si ce changement de route n'est pas justifié par des événements de mer, de Martens pense que le visiteur peut faire des recherches pour s'assurer de la nature innocente de la cargaison. Je ne puis partager cette opinion. Aucune circonstance, aucun fait ne peut autoriser les recherches; elles sont prohibées par leur nature même. Cependant il est évident que ce changement de route peut et doit éveiller les soupçons du belligérant; je ne fais aucun doute que, dans ce cas, il ait le droit de faire porter la visite sur la nature de la cargaison, c'est-à-dire de se faire représenter les papiers qui constatent de quelles denrées elle se compose. Sans le changement de route, le bâtiment neutre, en destination pour un port neutre, n'était tenu de justifier qu'un seul fait, sa nationalité; cette circonstance doit le soumettre à satisfaire au second but de la visite, à prouver l'innocuité de son chargement. S'il se trouve à bord des marchandises de contrebande, le croiseur ne peut cependant rien entreprendre contre le navire; il ne peut, ainsi que je l'ai dit, faire aucune recherche, il ne peut pas le saisir; mais il peut le suivre, et s'il continue cette route suspecte, il peut s'en emparer au moment où il est sur le point d'entrer dans la mer territoriale russe.

Mon opinion à cet égard se fonde sur les principes que j'ai établis jusqu'ici. Le navire neutre est libre lorsqu'il se trouve à la haute mer; il n'est tenu envers le belligérant qu'aux seules obligations que j'ai déjà fait connaître. Le changement de route ne lèse en rien les droits de la nation en guerre, il ne peut offenser cette nation; il peut constituer une infraction aux lois du pays neutre propriétaire du navire, mais jamais un crime international. Le croiseur n'a donc pas le droit de s'en offenser, ni par conséquent celui de s'y opposer. Lorsque le neutre, chargé de contrebande, entre sur la mer territoriale ennemie,

c'est-à-dire sur le territoire même de cet ennemi, il viole son devoir d'impartialité, il prend part aux hostilités, il cesse donc d'être neutre; il devient ennemi, il peut être saisi. Si, au contraire, les papiers du bâtiment neutre constatent qu'il ne porte pas de contrebande, le seul fait de changement de route ne peut autoriser le croiseur à rien entreprendre sur le bâtiment neutre, alors même qu'il le verrait entrer dans le port ennemi. Mais le souverain belligérant peut s'adresser au gouvernement neutre, et lui demander la punition d'un fait de nature à lui donner de graves soupçons sur la neutralité réelle du navire coupable.

J'ai choisi pour exemple un fait extrême, et qui ne peut en quelque sorte se présenter; si, dans ce cas extrême, ma conclusion est celle que je viens d'écrire, elle sera la même, à bien plus forte raison, si les lieux de destination légitime et de déviation sont rapprochés, et si surtout la même route y conduit. Si, dans l'exemple ci-dessus, le navire neutre, étant parti de New-York pour le Havre, est rencontré par un croiseur russe dans la Manche et un peu plus près des côtes d'Angleterre que des côtes de France, il y a dans ce cas, qui est le plus fréquent, je dirai même le seul possible, une appréciation de circonstances qui ne peut être remise au belligérant, parce qu'elle est d'une nature juridictionnelle.

J'ai dit et établi, d'accord avec tous les traités, avec tous les auteurs, que le bâtiment neutre rencontré et semoncé ne devait pas tenter de se soustraire à la visite par la fuite, ou du moins que, dans le cas où il le faisait, tous les dommages qu'il pouvait éprouver de l'action du croiseur pour le contraindre à la souffrir restaient à sa charge. J'ai dit et établi que la résistance directe à la visite était complétement défendue, et entraînait même la confiscation du navire et de la cargaison. Le neutre ne peut tenter d'éviter les recherches par la fuite; les hommes du croiseur sont déjà sur son navire; mais s'il est dans la possibilité d'y opposer une résistance active, peut-il légitimement le faire? La réponse à cette question résulte de la teneur de ce chapitre tout entier. Les recherches sont con-

traires à la loi des nations, elles constituent un attentat contre le droit le plus essentiel des peuples neutres ; or, il est toujours permis, il est toujours licite de repousser un attentat commis, et cette permission, cette légitimité sont surtout entières et complètes lorsqu'il s'agit de nations indépendantes l'une de l'autre, qui ne reconnaissent pas de chef commun, qui ne peuvent obtenir justice qu'en se la faisant à elles-mêmes.

Je regarde donc que le capitaine du navire neutre visité, et ayant satisfait aux prescriptions du droit secondaire, en produisant au croiseur ses papiers de bord, peut, sans manquer à aucun de ses devoirs, sans violer aucun des droits du belligérant, s'opposer par tous les moyens en sa puissance à ce qu'il soit fait aucune recherche à son bord. Il a donc le droit, s'il a l'espoir d'échapper à la poursuite du croiseur, de prendre chasse, emmenant les hommes qui sont à bord, et même l'embarcation qui les a portés ; d'opposer la force à la violence, et d'engager le combat. S'il succombe dans cette lutte, la loi internationale, qui condamne à la confiscation le bâtiment coupable de résistance à la visite, ne lui sera pas applicable, légitimement du moins. Les juges chargés de prononcer sur le sort d'une telle prise ne devront pas se borner à la relâcher; ils devront encore, s'ils veulent faire avec soin application de la loi, condamner le croiseur à la réparation de tous les dommages causés par cette injuste attaque. Le gouvernement neutre, s'il veut conserver sa dignité et sauver l'honneur de son pavillon, sera dans l'obligation de réclamer du belligérant une réparation proportionnée à l'offense, et de l'exiger même par la voie des armes.

SECTION VI.

Conclusion.

Les recherches constituent une violation des devoirs du belligérant, en portant atteinte à l'indépendance des peuples neutres; elles sont par conséquent contraires à la loi primitive. Les recherches sont en réalité une violation du texte positif et de l'esprit de la loi conventionnelle ou secondaire. Elles doivent donc être rejetées d'une manière absolue. Tel est le droit. En fait, les recherches sont exercées, le plus souvent, lorsque le belligérant est assez puissant pour se permettre cette violation de la loi; mais ici, en constatant le fait, je dois observer qu'il ne constitue pas un usage international, et que toutes les fois qu'il est exercé, il soulève les justes réclamations des peuples qui en sont victimes, que par conséquent il constitue un crime de lèse-nationalité.

Tous les peuples, les belligérants eux-mêmes, lorsqu'ils sont de bonne foi, lorsque, sous le manteau de la guerre, ils ne cherchent pas à couvrir la rapacité et l'intolérance mercantile, ont un puissant intérêt à revenir enfin, sur ce point comme sur tous les autres, à l'exécution franche et loyale des lois divines et humaines; à prohiber les recherches et toutes les mesures vexatoires dont le but unique est de nuire à ceux qu'on appelle des amis. Si quelques sujets neutres manquent à leurs devoirs, s'il se prêtent à la fraude, le belligérant a le droit de se plaindre à leur souverain, de demander, d'exiger leur punition ; si la nation neutre refuse cette satisfaction, si par sa tolérance elle encourage la fraude, elle cesse d'être neutre, elle devient ennemie; elle peut, elle doit être traitée en ennemie. Les représailles, la guerre même, doivent la punir de son manque de foi.

Ici, comme dans d'autres questions que j'ai déjà traitées, on me fera l'objection que je prêche la guerre univer-

selle. Pour que cette objection fût fondée, il faudrait commencer par poser en principe, et par prouver qu'il n'existe plus nulle bonne foi chez les peuples de l'univers; que tous sentiments de loyauté et d'honneur ont cessé d'exister chez les nations. Je ne sais si je me fais illusion, mais j'ai la conviction contraire ; j'ai foi dans l'honneur national, je ne dirai pas de tous les peuples sans exception, mais au moins du plus grand nombre. Ce ne fut pas certes pour soutenir quelques fraudes isolées que le Danemark, puissance neutre, resta exposé, pendant dix ans, aux fureurs d'un belligérant beaucoup plus puissant que lui ; que deux fois il fut victime des attentats dirigés contre son pays, et vit ses plus braves enfants tomber, en pleine paix, dans l'intérieur même de son territoire, frappés par une main qui se disait encore amie. Non, car le Danemark veillait avec soin à ce que ses sujets s'abstinssent de toutes fraudes, et son ennemie déguisée, la Grande-Bretagne elle-même, ne put lui en reprocher une seule. Non, car cette noble nation, sans jamais violer ses devoirs de neutralité, lutta pour résister à la tyrannie, à l'injustice, pour faire triompher les principes de la liberté, de l'indépendance des nations. Que tous les peuples se réunissent, qu'ils agissent ensemble, comme agit alors le Danemark, et la guerre universelle n'est pas à redouter, j'en ai déjà dit les motifs. Au reste, je ne crains pas de le répéter, mieux vaut à mes yeux une guerre déclarée et ouverte que le système de servitude dégradante que quelques belligérants ont cherché à imposer aux nations neutres ; et les recherches sont des instruments employés pour asseoir et appesantir ce joug humiliant.

CHAPITRE II.

DES SOUPÇONS.

Non contents des entraves par eux mises, par le prétendu droit de recherches, au commerce des peuples neutres, dont cependant ils proclament si haut l'entière liberté, les belligérants ont inventé un autre moyen d'amoindrir encore ce commerce : les *soupçons*. Un navire neutre a satisfait à la visite, il a établi par les papiers de bord qu'il appartient réellement à la nation dont il a arboré les couleurs, qu'il se dirige vers un port neutre, ou qu'expédié pour la côte ennemie, il ne porte aucune denrée de contrebande. Non content de ces preuves, les seules qu'il pût légalement exiger, le croiseur a fait à bord toutes les perquisitions qu'il a jugées convenables; il n'a rien découvert, le navire est innocent. Cependant le visiteur conserve des doutes, il soupçonne que le bâtiment n'est pas réellement neutre, que sa destination est simulée, ou qu'il porte des armes cachées chez l'ennemi. En vertu de ces doutes, de ces soupçons, les usages des belligérants l'autorisent à saisir le navire neutre et à le conduire dans le port de son souverain, pour le soumettre au jugement des tribunaux chargés de statuer sur la validité des prises. Il n'arrive que trop souvent que cette conduite inqualifiable est sanctionnée par une sentence plus inqualifiable encore. Dans presque tous les cas, le navire étant reconnu innocent, le

croiseur en est quitte pour dire qu'il s'est trompé, et le neutre doit supporter tous les frais d'un procès loug et dispendieux, toutes les pertes résultant du retard causé par la saisie, sans aucune indemnité.

Il n'est pas besoin de discuter longuement sur ce point; tout ce que je viens de dire au sujet des recherches s'applique, à plus forte raison, aux soupçons. Le droit primitif les repousse de la manière la plus absolue. Le soupçon et la force que l'on prétend lui donner ne sont évidemment que des actes de la juridiction la plus absolue, la plus despotique qu'il soit possible d'imaginer. D'un autre côté, saisir un navire qui a prouvé sa nationalité et sa neutralité effective et réelle, l'entraîner hors de sa route, le soumettre aux juges belligérants, et ce en vertu d'un simple soupçon, c'est évidemment commettre un attentat contre la liberté, l'indépendance du peuple propriétaire de ce navire; c'est violer les devoirs du belligérant, c'est méconnaître toutes les prescriptions du droit primitif.

Aucun traité, excepté toujours la fameuse convention de 1801, n'autorise la conduite tenue par les belligérants en vertu de leurs prétendus soupçons. Encore est-il juste de dire que ce traité ne donne pas aux soupçons toute la suite qu'ils reçoivent dans la pratique; il se borne à leur attribuer la puissance de motiver les recherches. Le droit secondaire repousse donc également les soupçons. Les lois intérieures des États n'en parlent pas; quoique je nie toute valeur internationale à ces lois, je dois signaler leur silence sur ce point, car il est important.

Cependant je suis forcé de constater que, dans presque toutes les guerres maritimes entre les grandes puissances, les soupçons les plus frivoles sont regardés comme suffisants pour motiver la saisie d'un bâtiment neutre, et trop souvent même pour amener une déclaration de légitimité de la prise. Il est facile de comprendre toute la gravité de cette prétention pour les neutres. Si on admet un pareil système, il n'est plus désormais possible de garantir de la saisie un seul

navire. Comment, en effet, un bâtiment neutre régulièrement armé et expédié, ayant justifié de sa nationalité, de sa destination ou de l'innocence de sa cargaison, pourra-t-il empêcher son adversaire de concevoir des soupçons, ou du moins de prétendre qu'il en a conçu? Je dis son adversaire, car, on ne peut pas se le dissimuler, les croiseurs, surtout les armateurs particuliers, sont réellement les ennemis des neutres, et beaucoup trop souvent les gouvernements belligérants eux-mêmes sont les ennemis acharnés des nations pacifiques; ennemis d'autant plus dangereux qu'ils se cachent sous le masque de l'amitié. Comment et par quel moyen détruire des soupçons dont la base unique est le désir de s'emparer du navire neutre, et qui seront d'autant plus violents que la proie sera plus riche? Quel frein arrêtera cette soif de butin, lorsque celui qu'elle dévore a toujours l'espoir de voir, devant les juges, ses doutes, ses soupçons triompher des preuves les plus complètes, et le navire déclaré de bonne prise; lorsque, dans le cas même où il n'obtiendrait pas cet important résultat, il est sûr de n'encourir aucune punition, aucun blâme; lorsqu'en un mot il est encouragé dans cette voie d'iniquité par son propre gouvernement?

Il est évident que la saisie des navires pacifiques sur soupçons, est une des armes les plus terribles inventées par la jalousie des belligérants, pour anéantir le commerce et la navigation neutres. En la développant davantage, elle suffirait seule pour remplacer toutes les autres injustices mises en œuvre par les nations en guerre, pour atteindre ce but secret mais réel de leurs constants efforts. Mais ce moyen présente de graves dangers, parce qu'il est dépourvu de toute espèce de base, et que, par conséquent, il ne peut être facilement justifié; parce que son injustice trop patente soulève les peuples neutres et menace sans cesse de leur faire prendre les armes, de leur faire chercher dans la guerre une position plus sûre, plus calme que la paix, telle que l'on veut bien la leur accorder.

Les belligérants cherchent à justifier leur conduite, à lui

donner un vernis de légalité. Pour y parvenir, ils allèguent tous les motifs que nous avons déjà vus dans les discussions précédentes, le droit de la nécessité de la défense de soi-même; l'immense danger que pourraient courir les nations en guerre, si elles ne mettaient un frein à l'avidité des peuples neutres, etc, etc. Je n'ai pas l'intention de rentrer dans la discussion, je ne dirai pas de ces motifs, mais de ces grossiers prétextes; je crois les avoir réduits à leur juste valeur, et, dans cette circonstance, ils ne se présentent pas sous un aspect différent de celui qu'ils avaient à l'égard des recherches. Je me bornerai à dire quelques mots sur les secours que l'ennemi pourrait tirer du commerce neutre.

Suivant les belligérants, s'ils cessaient d'intimider les peuples pacifiques par les rigueurs salutaires du système des soupçons, ils se trouveraient dans l'impossibilité de nuire au commerce de leur adversaire. Il y a deux manières pour les neutres de faire le commerce d'une puissance en guerre : l'une franche et loyale : c'est le commerce de transport et de commission. Les peuples pacifiques peuvent se livrer à ce négoce, par leurs propres navires, complétement; c'est pour eux un droit absolu et sans limites autres que celles de la contrebande et du blocus. Si de l'exercice de ce droit il pouvait résulter que l'un des belligérants ne soûffrît pas de la guerre, cela serait un bonheur pour lui, un malheur pour son adversaire; mais ce dernier ne saurait s'en offenser, ni mettre obstacle au droit des neutres, parce que c'est la conséquence légitime de l'exercice de l'indépendance naturelle des peuples pacifiques. Au reste, il est facile de comprendre que jamais le commerce de transport ne peut avoir ce résultat, puisque le fret seul est pour les nations commerçantes un objet d'une très-grande importance, et que, dans ce cas, le fret tout entier passe du peuple belligérant au peuple neutre; il en est de même d'une partie du bénéfice commercial; le belligérant en est privé, le neutre seul en profite : c'est son droit.

Le second moyen, que les neutres pourraient employer pour favoriser le commerce de l'un des combattants, consis-

terait à autoriser les navires de ce dernier à arborer le pavillon pacifique, à leur délivrer des papiers de mer neutres, à se prêter à ce qu'on appelle *les neutralisations* simulées. Ce moyen est frauduleux; il a pour but unique d'enlever, à l'aide d'un mensonge officiel, les bâtiments de l'un des belligérants à l'action possible de l'autre. Il est malheureusement vrai que quelquefois les neutres se sont prêtés à ces coupables manœuvres, mais ce sont de rares exceptions; on le comprendra facilement si l'on réfléchit que, pour parvenir à ce but, il est nécessaire que les sujets neutres trompent leur propre souverain ou ses délégués, ou que du moins ils obtiennent pour un navire national des expéditions qu'ils donnent ou vendent ensuite au belligérant. Les croiseurs ennemis ont toujours un moyen efficace de reconnaître une fraude aussi grossière. Presque tous les traités portent qu'un bâtiment ne sera reconnu national qu'autant que le capitaine, les officiers et une portion déterminée de l'équipage, seront nés ou naturalisés citoyens de la nation dont le navire est la propriété. Le rôle d'équipage en France, ou la pièce qui le remplace dans les autres pays, suffit pour vérifier l'accomplissement de cette importante condition; et, lors de la visite, il est présenté au croiseur. Le belligérant peut donc toujours s'assurer si cette fraude existe, sans avoir besoin de se livrer aux soupçons de son avidité.

D'ailleurs, s'il arrivait, ce que je regarde comme impossible, parce qu'il agirait contre l'intérêt de son pays, qu'un souverain neutre favorisât de pareils actes, la marche à suivre par le belligérant est tracée par le droit international. Il doit s'adresser au gouvernement neutre pour obtenir une satisfaction, et surtout la punition des coupables; si ce gouvernement est innocent, il s'empressera de satisfaire à cette juste exigence. S'il a autorisé le fait, s'il en est complice, s'il refuse d'accorder la demande, et surtout s'il persiste dans cette coupable manœuvre, il n'est plus neutre, il est ennemi; il peut, il doit être traité en ennemi; on doit lui déclarer la guerre, ou du moins lui dénoncer des représailles.

Ces fraudes sont rares; cependant elles existent, je ne prétends pas le nier; le droit du belligérant est tracé par la loi internationale, il peut en user. Il n'a pas le pouvoir de prendre des mesures préventives d'une telle nature qu'il n'existe aucun souverain, je ne dirai pas constitutionnel ou républicain, mais même absolu, qui osât les prendre à l'égard de ses propres sujets. Quel est le législateur qui aurait l'injustice de déléguer à ses agents le pouvoir d'arrêter les citoyens qui, voyageant avec des papiers en règle, ne portant avec eux aucun objet prohibé, leur inspirerait *quelques soupçons;* de les faire conduire loin de leur route et de leur pays; de les retenir prisonniers; enfin, de séquestrer et de menacer de confiscation leurs effets? Nul n'oserait le faire envers les sujets, mais on se le permet envers des étrangers indépendants; on n'emploie pas un pareil moyen sur le territoire national, mais on veut en faire usage sur un lieu libre, exempt de toute juridiction humaine, sur la grande mer. La force et la violence prennent la place du droit et du devoir.

TITRE XIII.

DE LA SAISIE ET DE LA PRISE DES NAVIRES NEUTRES.

En 1856 le gouvernement de la république américaine a émis l'opinion que toutes les nations devraient s'entendre pour déclarer que les propriétés des sujets des peuples belligérants seraient désormais respectées par l'ennemi de leur pays. Cette proposition n'a encore été acceptée par aucune nation maritime ; mais, comme il arrive toujours lorsque l'on émet une idée voilée sous l'apparence de l'humanité, elle a passionné un assez grand nombre de personnes. Nous l'avons examinée et discutée avec soin ailleurs [1]. Si cette nouvelle opinion était adoptée, si la propriété privée ennemie à la mer était exempte de la prise et de la saisie, par une conséquence nécessaire et forcée les navires et autres propriétés neutres à la mer seraient exemptes de saisie et de confiscation. Il n'y aurait plus de contrebande de guerre, plus de blocus protégés par les droits de prévention et de suite, plus de visite à la mer, plus de saisie de propriété ennemie sur le navire ami ; ces conséquences inévitables ont certainement

[1] V. mes Questions de droit international maritime, et aussi mon *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit international maritime.*

échappé à l'esprit des auteurs et des partisans de la proposition, et je ne doute pas que dès qu'elles apparaîtront avec leur indispensable application, elles refroidissent très-sensiblement le zèle des néophytes.

Le pouvoir accordé aux belligérants de saisir et de confisquer, dans certains cas, les navires neutres, peut, au premier aperçu, paraître contraire à la loi primitive, et constituer en leur faveur une sorte de juridiction à l'égard de nations étrangères et indépendantes. Cependant, en examinant avec soin la nature et les causes de ce pouvoir, on voit qu'il n'a pas ce caractère, et qu'il ne porte en réalité aucune atteinte à l'indépendance des peuples neutres, ni aux droits qui en découlent.

L'état de guerre établit entre les peuples qui y sont compris, et ceux qui continuent à jouir de la paix, des droits et des devoirs réciproques, qui se limitent mutuellement, sans jamais se heurter, ni même se froisser. Le droit du belligérant est de nuire à son ennemi par tous les moyens directs et approuvés par la morale et l'humanité, qui sont en son pouvoir; de l'affaiblir, de s'emparer de tout ce qui lui appartient, et même de le soumettre entièrement par la conquête. Le devoir du belligérant est de respecter la liberté et l'indépendance des nations neutres, lorsqu'elles sont et restent réellement neutres, par l'accomplissement des devoirs que leur impose cette qualité.

Les peuples pacifiques, de leur côté, ont des droits positifs et absolus, notamment celui de conserver entières et complètes leur liberté et leur indépendance, et de ne souffrir en rien des conséquences directes de l'état de guerre, à la charge de remplir exactement les devoirs qui résultent pour eux de de l'ouverture des hostilités. Ces devoirs sont au nombre de deux, l'impartialité et l'abstention complète de tous actes d'immixtion aux faits de la guerre. Si le neutre viole l'un de ces deux devoirs, il cesse d'être neutre; il devient l'allié du belligérant par lui favorisé, l'ennemi de l'autre; il peut donc être traité comme ennemi; ses biens et ceux de ses sujets

deviennent, comme ceux des belligérants et de leurs sujets, soumis à la saisie et à la confiscation.

Lorsqu'un sujet neutre viole ses devoirs, lorsqu'il tente de faire le commerce de contrebande, par exemple, il porte atteinte aux droits du belligérant; ce dernier a le droit évident de s'opposer à l'accomplissement de ce fait nuisible pour lui, fait de guerre, qui range son auteur parmi ses ennemis; puis, il pourrait s'adresser au souverain du coupable pour obtenir une réparation, faire remonter la responsabilité de la faute jusqu'à la nation. Mais la loi secondaire lui a concédé un droit spécial, celui de s'emparer des objets coupables, de les saisir et de les confisquer. La nation neutre, pour ne pas être entraînée dans les hostilités, par le fait d'un de ses membres, abandonne le coupable, et laisse au belligérant offensé le pouvoir, non-seulement de s'opposer à la consommation de l'acte condamnable, mais de s'emparer des objets; elle abandonne les biens du coupable à la nation lésée [1]; mais elle n'abandonne pas la juridiction personnelle; le belligérant n'a jamais le droit de punir le sujet neutre, de le condamner à une peine quelconque; il a seulement celui de saisir et de confisquer le navire ou les marchandises, objets du délit.

Toutes les nations, par tous les traités, sans exception, ont admis le principe que le sujet neutre coupable d'avoir violé les devoirs de la neutralité, au mépris des lois de son souverain, reste parfaitement neutre, peut être, isolément et sans compromettre son pays, traité en ennemi par le belligérant [2].

[1] Voyez les diverses ordonnances promulguées par les puissances neutres pour régler la navigation de leurs sujets pendant la guerre, et notamment celle déjà souvent citée, publiée par la Russie le 19 mai 1780. L'article 12 se termine ainsi : « Par contre, ceux qui contreviendront aux dispositions de cette ordonnance ne pourront s'attendre à aucun secours dans les malheurs et les pertes qui pourraient résulter pour eux de leur négligence volontaire à ne pas user des précautions nécessaires et suffisamment connues. » Voyez de Martens, *Recueil*, t. III, p. 271.

[2] « Sequitur et aliud genus belli in pacatos, et in primis si subditi eorum hostibus nostris operam locent vel præstent, quo casu certum est in ipsos subditos jus belli esse tanquam hostium partes et non in civitatem, nisi publica auctoritate missi sint et militent. » Henr. Cocceius, *De jure belli in amicos*, § 6 : « Réciproquement, de

Ce système n'a rien d'opposé à ce que j'ai avancé et soutenu précédemment, notamment en discutant la question des recherches et des soupçons, lorsque j'ai dit que le belligérant ne pouvait agir contre les sujets neutres, mais devait s'adresser directement au souverain et lui déclarer la guerre s'il avait violé ses devoirs. Dans les différents cas où j'ai fait cette observation, les faits regardés comme constitutifs de la culpabilité émanaient du souverain, et non du sujet; les lettres de mer, par exemple, sont l'œuvre du chef de la nation ou de ses délégués; si elles sont fausses, si elles présentent comme national un navire étranger, lui seul est responsable, c'est à lui que l'on doit s'adresser pour obtenir le redressement de ce grief. Il n'en est pas de même dans le cas de violation de blocus, de commerce prohibé, d'absence de papiers. Il faut d'abord remarquer que le belligérant n'a d'autre pouvoir que celui de repousser l'acte hostile tenté par le neutre, d'empêcher que cet acte reçoive son entière exécution; mais il n'a pas celui de punir le coupable. Ainsi il peut saisir la contrebande au moment où elle se trouve à bord d'un navire neutre se dirigeant vers les côtes de son ennemi; mais il ne peut infliger une peine au sujet neutre qui fait ce commerce prohibé; mais il ne peut arrêter ni saisir le bâtiment qui a fait la contrebande, qui a terminé l'acte. Le belligéraut n'a pas de juridiction sur le neutre, il n'a que le pouvoir de mettre obstacle à l'accomplissement du fait qui froisse ses droits.

Sur la question de compétence en matière de prises, tous les traités, presque tous les auteurs et l'usage des nations sont unanimes. Un petit nombre de publicistes seulement ont cherché des combinaisons pour constituer un tribunal plus

ce qu'un sujet neutre aurait rompu la neutralité et se serait mis en état d'hostilité personnelle contre un belligérant, on ne doit pas conclure que la neutralité est rompue à l'égard du gouvernement neutre, qui n'a pas pris fait et cause pour son sujet, et qui ne s'est pas approprié le fait d'où vient la rupture. Le sujet neutre peut seul, dans ce cas, être traité en ennemi par le belligérant. » Massé, *Droit commercial*, liv. II, tit, I, ch. II, sec. II, § 2, n° 186.

impartial que celui du belligérant : cette question sera examinée dans la suite.

Dans les titres qui précèdent, j'ai tracé les droits et les devoirs des peuples neutres et belligérants, tels qu'ils résultent du droit primitif et du droit secondaire. Les règles tirées de ces deux sources uniques de la loi internationale seraient d'une application facile et laisseraient peu de cas litigieux. Si elles étaient suivies avec exactitude et impartialité, nous pourrions alors en peu de mots indiquer les cas où les navires neutres doivent être saisis, ceux où ils ne peuvent être soumis à cette mesure rigoureuse. Malheureusement il n'en est pas toujours ainsi; on peut même affirmer que, dans toutes les guerres maritimes, les belligérants ont cherché à éloigner les lois internationales, même celles qu'ils avaient reconnues et signées. Tous, sans exception, ont publié des règlements, des ordonnances, en un mot, des lois intérieures, par lesquelles ils prétendent réglementer le commerce neutre, et définissent les cas qui soumettent les navires à la saisie et à la confiscation entière ou partielle.

J'ai suffisamment démontré que les lois intérieures n'ont aucune valeur internationale. Elles n'ont pas plus de force à l'égard des neutres, que les ordonnances de ces derniers n'en peuvent avoir envers les nations en guerre. La proclamation d'un belligérant portant prohibition du commerce des denrées du cru ou de fabrique de l'ennemi, ou de celui des vivres avec les places non bloquées, assiégées ni investies, n'a pas plus de valeur que le décret d'un souverain neutre qui déclarerait libre le commerce de contrebande, ou l'entrée d'un port bloqué. Ces lois sont nulles; nous ne devons nous en occuper que pour combattre les abus que leurs auteurs cherchent à introduire dans le droit des gens.

Il est constant que, dans plusieurs guerres maritimes entre les grandes puissances, les nations neutres, trop faibles pour résister, ont laissé exécuter contre leurs sujets toutes les mesures qu'il a plu aux belligérants de décréter; qu'elles ont souffert que le commerce de tous les objets du cru ou des

fabriques de l'un des peuples en guerre leur fût interdit ; que l'une des parties déclarât en état de blocus presque tous les ports de l'Europe, sans se mettre en peine d'envoyer un seul bâtiment pour former l'investissement, et confisquât tous les navires expédiés pour les ports frappés de ce blocus sur papier. Mais ces faits, loin de détruire ce que je viens de dire, sont de nature à le confirmer. Ils prouvent, en effet, que les nations neutres trop faibles pour défendre leurs droits, ont été victimes des excès les plus coupables commis par les belligérants ; mais ils ne sauraient établir que ces excès, que ces abus imposés par la force brutale, sont devenus des usages internationaux, ni que les victimes de ces crimes aient ratifié, par leur silence, les ordres du conseil et les décrets en vertu desquels ils ont été commis.

Mon intention n'est pas de faire de ce titre un traité complet des prises maritimes, mais seulement un tableau des règles générales qui régissent l'importante question des prises neutres. Ce titre est une espèce de résumé de ceux qui précèdent, il n'en saurait être autrement, car il doit traiter de ce que l'on peut appeler la sanction pénale de la grande loi développée dans cet ouvrage.

Afin d'éviter toute obscurité dans la discussion, il me paraît nécessaire de bien préciser ce que j'entends par les mots *saisie* et *prise*, qui souvent ont été confondus et employés indifféremment l'un pour l'autre. La *saisie* est l'acte premier par lequel un croiseur, pensant que le navire par lui visité a violé quelques-uns des devoirs de la neutralité, et se trouve dans le cas d'encourir la confiscation totale ou partielle, l'arrête, s'en empare, met un équipage à bord et l'envoie, sous la conduite du chef par lui nommé, dans un des ports de son souverain. Cet acte n'est pas définitif ; il peut être annulé ; le navire saisi peut être mis en liberté ; le croiseur peut avoir été trompé par des apparences telles qu'il a dû croire le neutre coupable et l'arrêter ; il peut avoir agi légèrement ; enfin, et c'est ce qui arrive le plus souvent aux armateurs particuliers, il peut avoir abusé volontairement et sciemment de la force

dont il est dépositaire pour opérer une saisie sans cause légitime.

Sur le territoire du belligérant sont institués des tribunaux spécialement chargés de prononcer sur les circonstances qui ont motivé la saisie, et sur celles qui l'ont accompagnée. Ils examinent si le croiseur a accompli fidèlement les devoirs qui lui sont imposés au moment de la saisie, et si depuis il a exécuté les instructions de son souverain. Ces tribunaux statuent sur le sort du navire saisi ; ils prononcent la confiscation du bâtiment et de la cargaison, ou seulement de tout ou de partie du chargement; ils ordonnent la mainlevée de la saisie et la mise en liberté du navire, avec ou sans dommages-intérêts contre le croiseur saisissant. Cette sentence, ordinairement appelée *jugement ou déclaration de bonne prise*, est ce que j'appellerai la *prise*.

Le titre sera donc divisé en deux chapitres. Dans le premier, je m'occuperai de la saisie et des divers cas qui peuvent la motiver, de sa forme et des limites de temps et de lieux du droit de l'exercer. Le second sera consacré à l'examen de la compétence des tribunaux chargés de prononcer la prise en général, et suivant les ports dans lesquels seront conduits les navires soumis à leur juridiction; des effets des jugements rendus, soit qu'ils prononcent la prise ou la nullité de la saisie ; enfin de la question des dommages-intérêts qui peuvent être réclamés contre le saisissant.

Avant d'entrer dans l'examen des questions soulevées par la saisie et la prise des propriétés neutres par les belligérants, je dois faire une distinction très-importante.

Toutes les lois intérieures publiées par les belligérants, un grand nombre de publicistes et même quelques traités, ont confondu la capture du navire ennemi et la saisie du bâtiment neutre. Ils ont appliqué les mêmes règles aux biens du belligérant et à ceux du peuple pacifique. Cette confusion est grave par ses conséquences; il est indispensable de montrer qu'il n'y a aucune similitude entre ces deux actes.

La capture d'un bâtiment appartenant à l'ennemi est déjà une prise complète ; le jugement qui doit intervenir a bien moins pour objet de statuer sur le sort même du navire, que d'attribuer la propriété au sujet capteur ou à son souverain lui-même. Dans ce cas, la capture et la prise définitive sont presque confondues en ce qui concerne les intérêts des propriétaires dépossédés ; la présomption de droit est que la prise est valable. Il n'en est pas de même des navires neutres soumis à la saisie : entre cette première action du croiseur et la déclaration de bonne prise, il s'élève toujours des questions graves qui touchent aux intérêts les plus puissants des deux nations. La présomption générale à l'égard des ennemis est que tous les navires capturés sont de bonne prise ; à l'égard du neutre, au contraire, c'est que les navires sont libres. Dans le premier cas, cette présomption est pour la prise ; dans le second, elle est pour la mainlevée.

CHAPITRE I[er].

DE LA SAISIE DES NAVIRES NEUTRES.

SECTION I.

Cas où la saisie des navires neutres est licite.

Les navires neutres sont légitimement soumis à la saisie toutes les fois qu'ils se rendent coupables d'actes contraires aux devoirs de la neutralité, soit qu'ils emportent une immixtion dans les hostilités, soit que par leur nature ils tendent seulement à empêcher la vérification régulière de la nationalité. Ils sont encore saisissables, si par suite de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de leurs lettres de mer, ils sont dans l'impossibilité de justifier de leur nationalité et de leur neutralité effective. Hubner reconnaît sept cas dans lesquels les navires neutres peuvent être saisis [1]. Je ne crois pas devoire suivre cette division; il me paraît préférable de limiter ces cas au nombre des obligations principales imposées aux peuples neutres, et développées dans le cours de ce traité. Mais, sans adopter le système du savant publiciste danois, je trouverai de grands secours dans son excellent ouvrage.

[1] Voyez le traité *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, I[re] part., ch. VI et VII. Cet auteur énumère aussi les cas où les neutres ne peuvent être saisis.

Il n'existe en réalité que quatre circonstances qui autorisent le belligérant à saisir les navires neutres : 1° le transport de la contrebande de guerre en destination pour les ports ennemis; 2° la violation du blocus; 3° les services militaires rendus à l'ennemi; 4° la non-justification de la nationalité et de la neutralité.

§ Ier. — CAS OU IL Y A LIEU A SAISIE POUR CONTREBANDE DE GUERRE.

Nous avons établi d'une manière claire et positive la nature des objets dont le commerce est prohibé, en temps de guerre, entre les peuples neutres et les belligérants. D'après la loi primitive, on ne doit ranger dans la catégorie de la contrebande que les seules denrées uniquement propres à la guerre, préparées exclusivement pour cet usage, susceptibles d'y être employées immédiatement et sans subir aucune transformation par l'industrie humaine [1]. La règle de la loi divine, adoptée par la plupart des traités, laisserait peu de doute si elle était universellement reconnue ; mais les nations engagées dans les hostilités sont dans l'usage de publier des édits, des ordonnances, des règlements, en un mot des lois intérieures, qui élargissent tellement le cercle de la prohibition, qu'elles finissent par comprendre toutes les denrées qui peuvent être de quelque utilité dans la vie, c'est-à-dire qui peuvent devenir les objets d'un commerce.

La réunion de deux circonstances est indispensable pour soumettre un navire neutre à la saisie pour le fait de contrebande. Il faut : 1° qu'il se trouve actuellement à bord des objets de contrebande en quantité plus que suffisante pour les besoins du navire et de son équipage; 2° et que le navire soit destiné pour un port de la puissance belligérante ennemie du croiseur qui exerce la visite. Cette dernière circons-

[1] Voyez, ci-dessus, tit. VIII, *De la contrebande de guerre*, sect. II, §§ 1, 5 et 6, t. II, p. 83, 127 et 157.

tance est indispensable pour qu'il existe une violation des devoirs de la neutralité, une atteinte aux droits du belligérant. Le devoir du neutre, en effet, consiste, non à s'abstenir de faire le commerce des objets réputés contrebande, d'une manière absolue et avec toutes les nations, mais seulement à s'abstenir de fournir ces objets à l'un des deux combattants ; il consiste à ne pas s'immiscer aux hostilités, en portant chez l'une des nations en guerre des denrées propres à alimenter la guerre, à la rendre plus active et plus dangereuse pour l'une d'elles. Or, quelle que soit l'espèce de commerce que fasse un neutre avec un autre neutre, il ne viole pas ce devoir. Entre deux peuples pacifiques il n'y a pas, il ne peut pas y avoir de prohibé de guerre. Chacun des peuples étrangers aux hostilités a droit, vis-à-vis des neutres, à une liberté commerciale aussi complète, aussi absolue que pendant une paix générale, et le devoir du belligérant est de respecter cette liberté.

L'autre condition pour qu'il y ait lieu à saisie est que la contrebande se trouve actuellement à bord du navire neutre destiné pour un port ennemi. Il ne suffit pas que le navire ait commis cette violation de ses devoirs ; il est nécessaire qu'il soit surpris en flagrant délit. Ainsi, quand il serait prouvé, de la manière la plus évidente, qu'un bâtiment neutre a porté chez un des belligérants des marchandises de contrebande, qu'il les a vendues et livrées, il ne saurait être arrêté pendant son voyage de retour, ni même à sa sortie du port où il vient de consommer le fait. La contrebande accomplie, bien que parfaitement prouvée, n'est pas susceptible de répression ; elle ne peut justifier la saisie. Il ne reste au belligérant que le droit de se plaindre au gouvernement neutre de l'infraction, qui a pu lui causer un préjudice plus ou moins grave.

Sir William Scott, qui ne peut être soupçonné d'être trop favorable aux peuples pacifiques, proclame lui-même ce principe : pour qu'il y ait lieu à la saisie, il veut que le navire ait été arrêté *in delicto* et pendant le voyage même vers le port

ennemi [1]. Les cours de l'amirauté anglaise n'ont pas toujours suivi cette jurisprudence. Wheaton cite plusieurs sentences qui ont sanctionné les principes contraires, c'est-à-dire qui ont déclaré de bonne prise, pour fait de contrebande, le navire n'ayant plus à bord, au moment de la saisie, aucune marchandise prohibée, et arrêté au moment où il opérait son voyage de retour. Ces jugements, il est vrai, ont été rendus dans des cas où la contrebande était compliquée de la circonstance de faux papiers ou de destination simulée ; mais ils sont fondés sur le faux principe du droit de suite en matière de contrebande. Wheaton, en citant ces faits, les blâme comme contraires à toutes les règles de la loi internationale; Ortolan, en rapportant cette opinion, s'associe à ce blâme [2].

La jurisprudence que je combats ne peut être adoptée que par les nations qui considèrent la contrebande comme un délit que le belligérant a le droit de punir, ou par celles qui, ne trouvant pas que la confiscation des objets prohibés soit une répression assez sévère, frappent de la même peine le bâtiment coupable lui-même [3]. Mais cette jurisprudence ne saurait être admise par les peuples qui ne voient dans la confiscation de la contrebande qu'un moyen d'empêcher les objets nuisibles de parvenir à l'ennemi, et qui, par conséquent, la bornent aux seuls objets prohibés, et relaxent le navire avec le surplus de la cargaison, conformément aux dispositions expresses de la loi secondaire et aux indications de la loi primitive.

[1] Au mois d'août 1800, le magistrat anglais exprimait son opinion sur cette question dans l'affaire du navire *Janina*. « La règle relative à la contrebande, telle que je l'ai toujours entendue, est que les articles doivent être pris *in delicto*, pendant le cours même du voyage vers le port ennemi. Suivant l'interprétation actuelle de la loi internationale, on ne peut pas faire de saisie au retour du voyage. Sans doute, dès que le navire a quitté le port pour une destination hostile, l'infraction est complète, et il n'est pas nécessaire d'attendre que les marchandises soient saisies au moment même où on cherche à les faire entrer dans le port ennemi : mais, à part cela, si les marchandises ne sont pas prises *in delicto* durant le cours actuel d'un tel voyage, la pénalité n'y est pas, de nos jours, généralement appliquée. » Robinson, *Admir. rep.*, t. III, p. 168 ; Ortolan, t. II, liv. III, ch. VI, p. 178.

[2] Voyez Wheaton, *Elem. of intern. law*, et Ortolan, *loc. cit.*

[3] Voyez ci-dessus, tit. VIII, sect. I, t. II.

Lorsque je dis que le navire, pour être légitimement soumis à la saisie, doit être surpris en flagrant délit, je n'entends pas qu'il doive être nécessairement arrêté au moment même où il va entrer dans le port ennemi, lieu de sa destination. D'après tous les traités, il suffit que le navire rencontré à la haute mer ait pour destination officielle le port ennemi, et qu'il y porte des objets prohibés. Le fait de mettre à la voile vers un port de cette nature, avec ces sortes de marchandises, autorise suffisamment le belligérant à interrompre ce commerce nuisible pour lui ; il constitue, en réalité, la violation du devoir de neutralité. Sur ce point, je partage complétement l'opinion de sir William Scott.

Un bâtiment neutre peut avoir une double destination, c'est-à-dire être expédié pour un port belligérant en faisant échelle dans un port neutre. Ce bâtiment est-il soumis à la saisie si dans sa cargaison il se trouve des marchandises de contrebande? Je crois qu'il est nécessaire de distinguer si, d'après les papiers de bord, les objets prohibés sont à la destination du port neutre, destination sinon principale, au moins première du navire; dans ce cas, il n'y a pas lieu à saisie. Si c'est le contraire, ou même si la destination spéciale de ces objets n'est pas complétement indiquée, le bâtiment neutre peut légitimement être arrêté. En renversant la proposition, c'est-à-dire si le but du voyage est le port neutre, et celui d'échelle le lieu ennemi, on ne peut contester au belligérant le pouvoir d'opérer la saisie, quelle que soit la teneur des papiers de bord. En effet, indépendamment même de la volonté du neutre, le belligérant propriétaire de ce port peut s'emparer, par voie de réquisition ou par violence, de ces objets dont le souverain du croiseur a le droit d'empêcher l'arrivée sur son territoire.

Malgré ce que je viens de dire sur les deux conditions essentielles à la saisie légitime d'un navire neutre pour fait de contrebande, il est un cas où le bâtiment porteur d'objets prohibés peut être valablement arrêté, bien qu'il ne soit pas, d'après ses lettres de mer, destiné à un port ennemi : c'est

celui où, expédié pour un lieu neutre, il est rencontré dans une direction différente. Le croiseur a le droit de le suivre et de le saisir au moment où il se dispose à entrer dans la mer territoriale ou dans le port de l'ennemi, à moins qu'il ne puisse justifier qu'une circonstance de force majeure l'a forcé de s'éloigner de la route tracée par ses papiers.

Les navires neutres chargés, en tout ou en partie, de contrebande de guerre destinée à l'ennemi sont saisissables, mais non d'une manière absolue. Ils ne sont soumis à cette mesure que par rapport aux marchandises prohibées qu'ils transportent; en abandonnant au croiseur cette partie de leur cargaison, ils doivent être libres de continuer leur route. Ce droit est consacré par un grand nombre de traités [1]; mais il est soumis à une condition, c'est que la nature et la quantité des objets prohibés soient telles, que le bâtiment belligérant puisse s'en charger sans inconvénient. Si cette possibilité n'existe pas, le neutre doit subir la saisie, suivre le belligérant dans un port du souverain de ce dernier, pour y remettre les marchandises de contrebande. Cela pourra arriver souvent; car il est difficile qu'un bâtiment, armé et destiné à une croisière, puisse se charger d'une partie de la cargaison du neutre, à moins qu'elle ne se compose de munitions de guerre propres à son usage, et en petite quantité. D'un autre côté, l'état de la mer doit souvent mettre obstacle à un pareil transbordement.

Le capitaine du croiseur est seul juge de la possibilité de faire cette opération; le neutre n'est pas en droit d'exiger qu'elle ait lieu; mais il a complétement le pouvoir de refuser l'abandon de la partie de sa cargaison prohibée, même alors

[1] Voyez notamment les traités suivants : 1er décembre 1674, entre l'Angleterre et les Provinces-Unies, art. 7, 21 et 26; 12 octobre 1679, entre la Suède et les Provinces-Unies, art. 21 et 26; 10 août 1678, entre la France et la Hollande; 20 septembre 1697 et 11 avril 1713, entre les mêmes puissances; 1678 et 1679 (traité de Nimègue); 11 avril 1713 (traité d'Utrecht); 13 février 1763 et 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre; 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique; 3 octobre 1824, entre les États-Unis et la Colombie, art. 18; 6 juin 1843, entre la France et la république de l'Équateur, art. 18, § 3.

que le belligérant offre de s'en charger. Cette faculté a été créée en faveur du navire neutre qui, porteur d'une faible partie de contrebande, désirerait pouvoir continuer son voyage, et préférerait abandonner les marchandises prohibées, pour éviter une détention souvent très-prolongée ; elle ne saurait donc être tournée contre le capitaine neutre, qui reste libre de refuser d'en profiter. Ainsi, le croiseur a le droit de refuser de se charger de la contrebande ; le neutre peut ne pas consentir à s'en dessaisir ; la facilité accordée par les traités est donc le plus souvent illusoire.

Dans le cas cependant où le transbordement est possible, le commandant du croiseur est dans l'obligation de donner au capitaine neutre un reçu des marchandises de contrebande par lui saisies et portées à son bord. Ces objets, quoique remis volontairement par le neutre au belligérant, ne sont encore que sous le coup de la saisie ; ils ne sont pas devenus *prise* ; la validité de la saisie doit être prononcée par les tribunaux compétents. Le croiseur ne peut donc en disposer comme propriétaire ; il doit, aussitôt son arrivée au port de retour, ou dans tout autre port de son souverain, faire sa déclaration aux autorités compétentes, et remplir les formalités exigées pour la conversion de la saisie en prise.

Le navire neutre, arrêté pour transport de contrebande de guerre chez l'ennemi, est-il lui-même, ainsi que la partie innocente de sa cargaison, soumis à la saisie, et par suite à la confiscation? Je viens de dire, en m'appuyant sur un grand nombre de traités solennels, que le bâtiment neutre pouvait proposer au croiseur de lui remettre les objets de contrebande, et que, si son offre était acceptée, il était libre de continuer sa route ; j'ai également établi qu'arrivé dans le port du belligérant, il pouvait, après avoir déposé les marchandises prohibées, reprendre le cours de son voyage. Cette double faculté accordée au navire neutre est la preuve que ni le navire ni la partie innocente de son chargement ne sont soumis à la saisie. Plusieurs publicistes ont cependant soutenu le contraire, et un grand nombre de lois intérieures des belligérants ont suivi

la même voie; il est donc nécessaire d'examiner une question qui semble résolue par ce qui précède.

Bynkershoek a traité ce point avec soin; il commence par établir que, d'après les traités existants entre la Hollande, sa patrie, et les autres nations, et d'après les lois intérieures de son pays, les objets de contrebande, chargés sur un navire neutre en destination pour les ports ennemis, sont seuls saisissables, que le surplus de la cargaison et le bâtiment lui-même sont et restent libres; mais il n'adopte pas cette jurisprudence. D'après son opinion, il y a lieu de faire plusieurs distinctions. Si les propriétaires du navire et des marchandises innocentes ont ignoré la nature des denrées prohibées mises à bord, le corps du bâtiment et les objets non prohibés ne peuvent être saisis ni confisqués. Mais si le propriétaire du navire est en même temps propriétaire des objets de contrebande et des marchandises permises, le bâtiment et toute sa cargaison sont soumis à la saisie, et doivent être déclarés de bonne prise. Il en est de même si le propriétaire du navire a connu la nature de la contrebande mise à bord. Enfin la cargaison sera confiscable si les chargeurs ont su que le navire, auquel ils confiaient leurs marchandises, prenait des objets d'un commerce défendu, et que pouvant, *sans trop d'inconvénients*, faire mettre leurs propriétés à terre, ils ne l'ont pas fait [1]. Le principal appui de

[1] « Sed omnino distinguendum putem and illicitæ et licitæ merces ad eundem dominum pertineant, an ad diversos; si ad eundem, omnes recte publicabuntur, ob continentiam delicti; si ad diversos, qui navi imposuerunt, alteri alterius factum non nocebit, et secundum hanc distinctionem recte responsum est 31 jul. 1692... Quod ad navim distinguendum puto : an hæc ad ipsum navarchum, an ad alios pertineat. Si ad ipsum navarchum, iterum distinxerium, an sciverit, eul plerumque scit, res illicitas navi suæ imponi, an ignoraverit, ut si nautæ, navarcho forte absente, aliquid illicitum in ea condiderint. Si sciverit, ipse est in dolo quod navim suam locaverit ad usum rei illicitæ et navis publicabitur, secus si ignoraverit, quia sic dolo caret... Si ad alios pertineat navis... si navarchus igitur navi imponat merces illicitas, insciis dominis, navis eorum non publicabitur; aliud autem juris, si ipsi imponi sciverint, atque ita quoque versati fuerint in re illicita... In dominis mercium, ex eadem ratione iterum distinguendum reor, ut supra dixi, et alios distinguere, an licitæ illicitæque merces ad unum eundemque dominum pertineant an ad diversos. Si ad unum eundemque, omnes puto recte publicari, plane ut jure Romano, in

l'opinion du savant auteur hollandais est la loi romaine [1].

J'ai souvent fait observer que la loi de douane de l'ancien empire romain n'était pas une loi internationale; que ces dispositions, pleines de sagesse sans doute pour régir les citoyens de la même nation et assurer les droits du fisc, n'avaient aucune application possible entre peuples indépendants. Je ne répéterai pas ce que j'ai dit à cet égard. Une loi particulière, quelle qu'elle soit, même la loi romaine, ne peut être invoquée entre nations. La base de l'avis de Bynkershoek est mauvaise; son opinion doit être repoussée.

Dans l'application, le système de Bynkershoek présenterait de bien graves dificultés. Comment, en effet, pouvoir faire, devant le tribunal des prises, la preuve nécessaire pour établir les distinctions qu'il admet? Qui sera chargé de cette preuve? le saisissant ou le saisi? Comment le premier pourrait-il prouver que le propriétaire du navire ou les chargeurs ont eu connaissance de la nature des marchandises mises à bord, connaissance nécessaire pour soumettre le bâtiment et la cargaison à la saisie et à la confiscation? Si la preuve incombe au second (ce qui est l'usage en matière de prises), par quels moyens pourra-t-il convaincre les juges qu'il n'a pas connu les objets chargés? Comment prouver un fait négatif de cette nature? Il y a une difficulté insurmontable, une impossibilité, si on adopte l'opinion de Bynkershoek.

Notre auteur invoque à son aide la raison (c'est ce que j'appelle le droit primitif) pour repousser l'autorité des traités et

causa vectigalium et tributorum, si quis prohibitas et simul permisas merces vehat et bas professus sit, illas vero celet, utræque committuntur propter dolum vectoris... At si plures domini, ut fit, navi onerariæ merces suas imponant, alius alii nihil potest imperare quin nec ipsi navarcho, qui merces transvehendas conduxit. Quod igitur licitarum mercium dominus prohibere non potest ne ipsi noceat, poterit merces suas retinere; sed si retinere commodum non est, aliorum dolum vel culpam præstare non tenebitur. » *Quæstiones jur. publ.*, lib. I, cap. XII. *An licitum ob illicitum publicetur?*

[1] A chacune des solutions par lui données aux questions qu'il pose, Bynkershoek cite la loi romaine ou le jurisconsulte romain sur lesquels il s'appuie. Il me paraît inutile de rapporter ici toutes ces citations contraires, à mon avis, au droit international. Vid. *ubi sup.*

des lois de sa propre patrie [1]; mais cette raison ne me paraît pas militer en faveur de son système; je crois même qu'elle lui est complétement opposée. Le droit primitif fait un devoir aux neutres de ne pas se mêler aux hostilités, et, par conséquent, de ne pas fournir aux belligérants des moyens directs de combattre; mais là s'arrête ce devoir; à côté de ce devoir existe un droit tout aussi sacré, tout aussi absolu : c'est celui de conserver la liberté de commercer de tous les objets innocents avec tous les peuples, même avec les belligérants. La saisie et la prise ne sont en réalité que des moyens d'exécution d'un droit; elles ne peuvent jamais être considérées comme une répression, comme une peine appliquée à un coupable. Si on leur donnait ce caractère, il faudrait les interdire au belligérant, parce qu'il n'a aucune qualité pour prononcer une peine contre un neutre, contre le sujet d'un souverain étranger. Ce droit ne peut appartenir qu'à celui qui possède la juridiction. Pour la peine, si une peine doit être appliquée, le chef de la nation offensée doit s'adresser au souverain neutre et lui demander que les coupables soient mis en jugement, dans leur pays et d'après les lois de leur pays.

Telles sont les véritables limites du droit accordé au belligérant de saisir et de confisquer les navires étrangers; non-seulement ces principes n'infirment pas les prescriptions des placards et des traités hollandais, mais, au contraire, ils emportent leur pleine confirmation. Il n'y a donc pas lieu d'adopter les distinctions proposées par Bynkershoek.

Massé pense que le navire chargé uniquement de contrebande de guerre est confiscable, que les marchandises même innocentes et le navire doivent être soumis à la prise, lorsque les objets de contrebande forment la plus grande partie de la cargaison [2]. Le raisonnement de cet auteur peut se résumer

[1] « Hæc est sententia pactorum et edictorum; si ex iis jus gentium metietur, dicendum videbatur nunquam naves, nunquam merces licitas publicari ob merces illicitas, quæ eadem nave vehuntur. Sed non autem ex his jus gentium efficere, quia *ratio, juris gentium magistra*, non patitur, ut omnino generaliter et indistincte hæc intelligamus... » Vid. Bynkershoek, *Quæst. juris pub., ubi sup.*

[2] « S'il est vrai, en effet, que, lorsqu'un navire est chargé à la fois de marchan-

ainsi : le belligérant ne peut, il est vrai, prohiber le transport de la marchandise libre ; mais il peut empêcher celui des objets de contrebande ; le navire employé en même temps au commerce licite et illicite est protégé par les marchandises libres qu'il porte, et qui seules l'empêchent d'être soumis à la confiscation. S'il est occupé uniquement au commerce illicite, il n'est plus protégé par rien, il doit suivre le sort de sa cargaison ; cette dernière étant ennemie, il est ennemi comme elle. A l'égard du bâtiment chargé pour la plus grande partie de contrebande, et pour une faible portion seulement d'objets permis, il n'est pas absolument conforme aux principes de le confisquer ; mais cette mesure se justifie pleinement en pratique, parce qu'il y aurait un grave inconvénient à ce qu'une partie très-faible de denrées de peu de valeur pût sauver un navire réellement coupable d'actes hostiles [1]. L'auteur s'appuie sur la disposition de l'article 1[er] du règlement français de 1778, qui effectivement a proclamé ce système, et soumet à la confiscation le navire et la cargaison entière, lorsque les objets de contrebande composent les trois quarts de la valeur

dises de contrebande et de marchandises libres, on ne peut confisquer la marchandise libre et le navire avec la contrebande, c'est, comme on vient de le voir, parce que le belligérant ne peut empêcher le commerce de la marchandise libre. Il suit de là que, lorsqu'un navire n'est chargé que de contrebande de guerre, il ne se trouve pas protégé par la marchandise libre ; qu'employé, au contraire, uniquement au transport de la contrebande, il doit suivre son sort et être confisqué comme elle, si elle est confiscable ; parce que la cargaison entière est ennemie, le vaisseau qui la transporte à l'ennemi est nécessairement ennemi comme elle, et ne peut, sous aucun prétexte, se prévaloir du privilége de la neutralité, au service de laquelle aucune de ses parties n'est affectée. » Massé, *Droit commercial*, t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. II, § 5, art. 2, p. 217.

[1] Cette disposition (celle de l'art. 1[er] du règlement français de 1778), qui n'est pas absolument conforme à la rigueur du principe qu'elle prétend appliquer, se justifie sous le point de vue pratique par cette considération, que si quelques marchandises libres trouvées sur un bâtiment presque entièrement chargé de marchandises prohibées, suffisaient pour sauver le navire de la confiscation, jamais le navire ne serait confisqué, parce qu'il serait toujours facile d'ajouter à la cargaison de guerre quelques objets d'une valeur insignifiante, qui couvriraient le navire de leur inviolabilité. Ce n'est donc pas s'éloigner entièrement de la vérité que de déterminer dans quelle proportion les marchandises libres doivent entrer dans le total de la cargaison pour pouvoir protéger le navire et elles-mêmes contre la confiscation qui frappe a contrebande. » Le même, *loc. cit.*

du chargement [1]. Au reste, Massé ne peut s'empêcher de reconnaître que ce règlement ne peut faire loi à l'égard des peuples qui ont avec la France des traités pour régler la contrebande et les moyens de la réprimer, mais, à son avis, il doit être exécuté envers les nations qui n'ont pas conclu de conventions de cette nature [2].

L'opinion de Massé me paraît complétement erronée ; la justesse ordinaire de ses décisions me fait un devoir de la réfuter. Le point de départ est faux ; l'auteur pose en principe que le belligérant a le droit de réprimer la contrebande. Je nie ce principe ; la répression est un acte de juridiction qui ne peut appartenir à un souverain que sur ses propres sujets, et sur ceux qui se trouvent sur son propre territoire ; elle ne peut jamais s'étendre à des étrangers, placés sur un sol étranger. Le pouvoir du belligérant est, non de punir l'auteur de l'acte qui lui nuit, mais d'empêcher que cet acte soit consommé, que la contrebande soit portée jusque dans le pays de son ennemi ; de saisir ces objets lorsqu'ils sont destinés pour les ports de son adversaire ; la loi secondaire, allant plus loin que la loi primitive, l'a autorisé à confisquer la contre-

[1] L'article 1er du règlement français du 26 juillet 1778, encore en vigueur aujourd'hui, contient la disposition suivante : « A l'égard des navires des Etats neutres qui seraient chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi, ils pourront être arrêtés et lesdites marchandises seront saisies et confisquées ; mais le bâtiment et le surplus de la cargaison seront relâchés, à moins que les susdites marchandises de contrebande ne composent les trois quarts de la valeur du chargement, auquel cas le navire et la cargaison seront confisqués en entier... » Il est à remarquer que les lois françaises antérieures, l'ordonnance du mois d'août 1681, art. 11, tit. IX, liv. III, le règlement du 23 juillet 1704, art. 4, celui du 21 octobre 1744, art. 4 et 14, quoique si complétement hostiles aux nations neutres, avaient proclamé le principe vrai, c'est-à-dire la liberté du navire et du surplus de la cargaison.

[2] « ... Au surplus, il est à remarquer, en ce qui touche la disposition précitée de l'art. 1er du règlement du 26 juillet 1778, qu'elle ne peut faire loi qu'à l'égard des peuples avec lesquels la France n'a pas de traités contraires réglant d'une manière générale que la contrebande seule est confiscable, et que le navire doit être relâché avec le surplus de la cargaison. Ces traités, alors même qu'ils seraient antérieurs à 1778, ne peuvent en recevoir aucune atteinte, s'ils n'ont pas été modifiés. La loi que se donne un peuple ne peut jamais déroger au contrat synallagmatique qui le lie à un autre peuple. » Massé, *ubi sup.*

bande qu'il aurait dû se borner à détenir. Mais les denrées innocentes, en quelque petite quantite qu'elles soient, quelque minime que puisse être leur valeur, mais le navire lui-même, ne sont pas dangereux pour le belligérant; il n'a pas le droit de s'en emparer pour les empêcher de parvenir au lieu de leur destination. Il ne pourrait le faire que pour punir l'acte de contrebande, et non pour le prévenir; mais son pouvoir ne s'étend pas jusqu'à cette limite; il est restreint, comme je viens de le dire. Sans doute, la crainte de voir confisquer le navire et la partie libre de la cargaison pourrait empêcher certains marchands neutres de tenter la contrebande; mais le droit de menace, d'intimidation, est, lui aussi, un droit de souveraineté qui n'appartient pas au peuple belligérant. D'ailleurs, où s'arrêterait ce prétendu droit? Il serait beaucoup plus efficace si on étendait la confiscation à tous les bâtiments qui feraient la contrebande; il le deviendrait plus encore, si la menace frappait tous les navires neutres qui feraient le commerce avec l'ennemi, ou même qui prendraient la mer pendant les hostilités. Mais, dit-on, le bâtiment qui transporte exclusivement, ou du moins presque exclusivement des objets hostiles, devient hostile lui-même. J'avoue que je ne comprends pas ce raisonnement; pourquoi ne pas le renverser, et dire que le navire rend pacifique tout ce qu'il porte. les canons, la poudre de guerre, etc.? Il n'existe aucune raison pour que la qualité d'un objet se reflète, se communique plutôt d'une manière que de l'autre. Au reste, il est constant et reconnu que chaque chose conserve son caractère propre, que ce caractère n'a rien de contagieux, et ne peut vicier celles qui l'avoisinent; d'où la conséquence que le navire, n'étant pas hostile par lui-même, ne peut le devenir à cause des objets qu'il porte [1].

Ici se place l'objection que le navire neutre coupable de contrebande est hostile, mais qu'il ne peut être confisqué

[1] « Certi enim juris est utile per inutile non vitiari nec pœnam esse nisi ubi delictum fuit, et hanc æquitatem passim hodie sequuntur gentes. » Henneccius, *De navibus ob. vect. vetit. merc. commiss.*, cap. II, § 7.

lorsqu'il se trouve à bord des marchandises libres, parce que le belligérant, ne pouvant intercepter le commerce de ces marchandises, est dans l'impossibilité d'arrêter le navire qui se trouve aussi sous leur protection. Le navire, étant innocent par lui-même, est par sa nature à l'abri de la saisie ; la seule obligation à laquelle il soit soumis est la justification de sa nationalité; cette condition remplie, nul n'a le droit de mettre obstacle à sa libre circulation sur l'Océan. Il n'a donc pas besoin de la protection de son chargement; je dirai plus, c'est lui qui, par sa nationalité reconnue, protége tout ce qu'il renferme; c'est lui dont la qualité territoriale soumet les belligérants à un respect absolu; enfin, c'est lui qui, par le pavillon de son souverain arboré à sa corne et justifié par ses lettres de mer, impose à tous ceux qui le rencontrent, neutres ou belligérants, l'impérieux devoir de respecter son indépendance, sous peine de se rendre coupable d'un attentat contre la souveraineté d'une nation amie, et de s'exposer à sa juste vengeance. Il n'est donc pas exact de prétendre que le navire est protégé par sa cargaison, lorsqu'elle est libre, et devienne confiscable comme contrebande, lorsque cette cargaison est composée entièrement de contrebande; cela serait enlever au navire tout caractère propre, toute valeur intrinsèque; c'est une erreur. Si j'applique ce raisonnement au bâtiment complétement chargé de contrebande, il doit, à plus forte raison, être invoqué pour celui dont une très-grande partie seulement de la cargaison est prohibée.

Le règlement français invoqué par Massé à l'appui de son opinion est la loi intérieure d'un peuple; il n'a et ne peut avoir aucune force envers les autres peuples. Il est donc également nul à l'égard des nations qui, par des conventions spéciales avec la France, ont réglé les cas de saisie pour contrebande, comme le reconnaît Massé; et à l'égard de celles qui n'ont conclu aucun traité de cette nature, ce que nie cet auteur. En général, et comme je l'ai démontré, une loi particulière ne peut jamais être obligatoire pour les étrangers qu'en tant qu'ils s'y soumettent volontairement, ce qui re-

vient à dire que ce règlement intérieur n'a aucune valeur, puisque les nations qui consentent à abandonner au belligérant français le navire dont la cargaison est composée de contrebande pour les trois quarts, agissent librement et en vertu de stipulations tacites, et ne subissent pas l'application de ce règlement [1].

Dans une note, Massé cite un passage d'Hubner; ce dernier cependant est loin de partager l'opinion que je combats; le paragraphe cité n'est pas relatif à la contrebande, mais au service d'espionnage fait par un navire neutre au profit de l'une des deux nations en guerre, c'est-à-dire à une immixtion directe et absolue aux hostilités [2]; il ne saurait donc être invoqué dans la question qui nous occupe. Au reste, je ferai remarquer que tous les traités, presque tous les auteurs [3], et un grand nombre de lois intérieures, sont d'accord pour proclamer la liberté du navire et celle de la partie innocente de la cargaison. Il est même à remarquer que la France, dans les traités par elle récemment conclus avec les nouveaux États d'Amérique, traités dans la rédaction desquels elle pouvait exercer une grande influence, a renoncé au système du règlement de 1778, et stipulé la liberté du navire et des marchandises non prohibées, sans aucune distinction de

[1] Il n'existe, je crois, aucun traité qui ait sanctionné la disposition du règlement de 1778; le silence des actes officiels équivaut à la condamnation la plus positive d'un pareil système.

[2] Le paragraphe d'Hubner dont il est question explique le troisième cas dans lequel un navire neutre est saisissable; il est ainsi posé par l'auteur : « Le bâtiment neutre qui sert d'*espion* à l'une des parties belligérantes est, dans le cas de la saisie et de la confiscation, au profit de la partie adverse, dès qu'il sera pleinement convaincu. » *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, part. II, ch. IV, § 4.

[3] Bynkershoek lui-même, qui, ainsi que je l'ai démontré ci-dessus, est partisan de la confiscation et du navire et de la cargaison entière dans certains cas, repousse le système du règlement de 1778. « Hæc est sententia pactorum et edictorum, si ex iis jus gentium metiamur, dicendum videbatur, nunquam naves, nunquam merces licitas publicari ob merces illicitas quæ eadem uave vehuntur. » *Quæst. jur. pub.*, cap. XII. Vattel affirme que le principe que nous défendons ici fut suivi par toutes les nations jusqu'au XVIIIe siècle. Voyez *Droits des gens*. Ortolan soutient la même opinion. Voyez *Diplomatie de la mer*, etc., etc.

quotité ou de proportion. Cet acte d'équité envers les neutres, bien qu'il n'augmente en rien les droits des peuples, que le règlement n'avait pu diminuer, est digne de la puissance qui, depuis près d'un siècle, s'est montrée la protectrice la plus éclairée des nations pacifiques.

Ainsi, d'après le droit primitif, d'après le droit secondaire, et, on peut le dire sans crainte d'erreur, d'après l'usage, car les abus commis par quelques souverains puissants pour opprimer les neutres ne changent pas cet usage, le navire neutre porteur de contrebande de guerre, et la partie libre de sa cargaison, ne peuvent être soumis à la saisie ni à la prise.

Mais la confiscation des marchandises de contrebande elle-même est-elle conforme aux principes du droit primitif? Je n'hésite pas à résoudre cette question par la négative. Mon opinion est que le seul droit du belligérant, d'après cette loi, serait d'arrêter le navire, de le détourner de sa route, et de le remettre entre les mains de son souverain, pour être puni de l'infraction commise aux devoirs de la neutralité. Mais l'exécution rigoureuse de cette règle rencontrait de graves inconvénients; elle présentait le danger de faire remonter jusqu'à la nation le fait d'un citoyen isolé, et de menacer d'étendre les malheurs de la guerre; elle ne mettait pas de frein à l'amour du gain, qui trop souvent pousse les sujets neutres à s'écarter de leurs devoirs. Le droit secondaire a donc agi sagement en interprétant la règle de la loi primitive de manière à rendre efficace son application aux peuples, en concédant aux belligérants, déjà en possession du droit d'interrompre le commerce de contrebande, celui de confisquer les marchandises prohibées destinées à leur ennemi. Comme le fait observer Ortolan [1], cette confiscation est logique; elle se pro-

[1] « Toutes les fois, il est vrai, qu'ils étendent leur commerce à de pareils objets, ils blessent les intérêts de l'une ou de l'autre des puissances en guerre et s'exposent à l'exercice du droit reconnu à ces puissances de mettre obstacle à de pareils transports. La conséquence forcée, c'est que ces marchandises pourront être arrêtées dans la route, et la raison nationale ajoute, pour donner plus d'efficacité à la prohibition, qu'elles seront confiscables. Cette confiscation est une punition logique qui

portionne d'elle-même à la gravité de l'infraction commise aux devoirs du neutre, de l'offense faite aux droits du saisissant. Le pouvoir de détention et de péremption des marchandises prohibées, accordé autrefois au belligérant, et récemment consacré entre la Prusse et les États-Unis d'Amérique par le traité de 1785[1], se rapprochait beaucoup plus du droit primitif; il serait désirable qu'il fût admis par toutes les nations pour remplacer la confiscation. Cependant je ne saurais regarder comme une violation de la loi éternelle l'usage aujourd'hui consacré par presque tous les traités, et admis par tous les peuples, la confiscation.

De ce qui précède on doit conclure que tout navire neutre chargé, en tout ou en partie, de marchandises de contrebande destinées pour un port de l'un des belligérants, peut être arrêté par les croiseurs de l'ennemi du destinataire, et conduit dans l'un des ports de leur souverain, pour qu'il soit décidé si ces marchandises sont ou non de bonne prise : mais que les autres denrées formant le surplus de la cargaison et le navire lui-même restent libres; en conséquence, que ce dernier peut, aussitôt son arrivée, débarquer les objets prohibés et continuer son voyage, de la même manière qu'il aurait pu, aux termes de certains traités, remettre ces objets au croiseur saisissant[2]. Enfin, sauf les stipulations expresses existantes entre le belligérant et la nation neutre, les mar-

découle de la nature même des choses et qui se proportionne d'elle-même à la gravité de l'infraction, puisqu'elle atteint tous les objets prohibés, peu ou beaucoup, selon que ces objets étaient en petite ou en grande quantité. » *Diplomatie de la mer*, t. II, l. III, ch. VI, p. 175.

[1] Le traité du 10 septembre 1785, après avoir énoncé dans son article 5 qu'aucune marchandise ne serait considérée comme contrebande, pas même les armes, ajoute : « Néanmoins, il sera permis d'arrêter ces sortes de vaisseaux et effets, et de les retenir pendant tout le temps que le preneur croira nécessaire pour prévenir les inconvénients et le dommage qui pourrait en résulter autrement. Mais, dans ce cas, on accordera une compensation convenable pour les pertes qui auront été occasionnées par la saisie, et il sera permis en outre, aux preneurs, d'employer à leur service, en tout ou en partie, les munitions militaires détenues, en payant aux propriétaires la pleine valeur à déterminer sur le prix qui aura cours à l'endroit de leur destination.

[2] Voyez ci-dessus, t. II, tit. VIII, sect. II, § 6.

chandises prohibées et soumises à la saisie, sont celles seulement qui sont considérées comme telles d'après la loi primitive, et que nous avons énumérées en parlant de la contrebande de guerre ; et ce, indépendamment de toutes les lois, ordonnances, règlements, ordres et proclamations des belligérants.

Regardant la saisie de la propriété ennemie à bord des navires neutres comme absolument contraire aux droits des gens primitif et secondaire, je ne crois pas devoir m'occuper spécialement des cas où les navires neutres sont saisis pour transporter des marchandises appartenant à l'un des belligérants. Cependant il est constant que plusieurs traités ont consacré cette règle, contraire à tous les principes ; les nations qui les ont souscrits doivent s'empresser de les rompre, soit pour les remplacer par des stipulations expresses conformes à la loi divine, soit au moins pour rentrer sous l'application de cette loi, qui reprend tout son empire dès qu'il n'existe aucune convention contraire, et qui régit toutes les relations internationales non réglées par des traités solennels. Si les peuples intéressés ne prennent pas cette précaution avant que la guerre éclate, ils doivent exécuter les traités par eux consentis et conservés, et se soumettre à voir les navires de leurs sujets saisis pour le fait de transport des propriétés ennemies. Dans ce cas, toutes les règles que je viens de citer sur les circonstances dans lesquelles un navire neutre est saisissable pour contrebande de guerre, sont applicables aux bâtiments saisis pour transport de la propriété ennemie. Ainsi, pour motiver l'arrestation, il est nécessaire que le neutre soit trouvé en flagrant délit, c'est-à-dire ayant encore à bord les marchandises ennemies ; les propriétés neutres chargées avec celles de l'ennemi du croiseur, non plus que le navire lui-même, ne sont pas soumis à la saisie.

Je dois rappeler que le peuple neutre qui souffre de la part de l'un des belligérants la confiscation des propriétés ennemies, doit consentir à la même confiscation de la part de l'autre nation en guerre, bien qu'il n'existe entre lui et cette

dernière aucun traité spécial, et même alors qu'il existerait des actes solennels stipulant expressément la liberté du pavillon pacifique et son privilége de couvrir la cargaison; parce que, ainsi que je l'ai déjà dit, l'un des devoirs essentiels de la neutralité est l'impartialité, et que cette impartialité défend d'accorder, à l'une des parties, des droits, des avantages que l'on refuserait à l'autre. Il importe peu que les traités soient antérieurs ou postérieurs au commencement de la guerre; cette circonstance ne peut rien changer au devoir du neutre, qui, dans tous les cas, doit recevoir sa pleine et entière exécution.

§ II. — CAS OU IL Y A LIEU A LA SAISIE POUR VIOLATION DE BLOCUS.

Le blocus est établi sur un principe qu'il est nécessaire de ne pas perdre de vue, sur la souveraincté des abords du lieu bloqué acquise par la nation attaquante; la conquête réelle et la possession continue de la mer territoriale de son ennemi confèrent au belligérant tous les droits du précédent possesseur, lui donnent le pouvoir de défendre à tous les étrangers de traverser son nouveau domaine, et celui de repousser par la force ceux qui tenteraient de violer cette défense, de s'emparer de leurs bâtiments.

Le blocus entraîne l'interdiction non-seulement d'un commerce spécial comme la contrebande de guerre, mais de toute espèce de commerce, de toute communication généralement quelconque; il prohibe complétement l'entrée du lieu bloqué.

Cette prise de possession de la mer territoriale ennemie peut être annoncée aux peuples neutres par une notification solennelle et diplomatique, ayant pour but de les prévenir que le commerce est interrompu avec le lieu investi, que les navires de leurs sujets ne pourront plus traverser le territoire occupé, tant que durera l'occupation. Cette notification est passée en usage, cependant elle n'est pas indispensable pour la validité du blocus. Le belligérant doit en outre notifier spé-

cialement à chaque bâtiment, qui se présente pour entrer dans le port, l'existence de sa souveraineté et la défense de traverser son nouveau territoire. Cette notification spéciale est nécessaire pour que le navire neutre connaisse la réalité de la conquête; sans elle il ne peut y avoir de violation de blocus, d'atteinte portée au droit du belligérant resté inconnu.

Les cas de saisie des navires neutres pour violation de blocus se réduisent à deux : 1° le fait d'entrer ou de tenter d'entrer dans le port bloqué soit par surprise, soit en bravant le feu des bâtiments bloquants, après la notification spéciale; 2° et celui de sortir de ce port, de la même manière, avec un chargement mis à bord postérieurement à l'investissement. Dans ces deux cas, il ne peut s'élever de difficulté; le bâtiment saisi est valablement saisi; il en est de même si, échappé à l'escadre du blocus, il a été aperçu, poursuivi et non perdu de vue depuis le délit par un des bâtiments de cette escadre, atteint et arrêté.

Il existe, comme on le voit, une grande différence entre la contrebande de guerre et la violation du blocus. Dans la première, ce n'est pas le navire qui est coupable, ce sont, si je puis m'exprimer ainsi, les objets qu'il transporte; il n'y a pas violation du territoire belligérant, mais simplement une violation du devoir de neutralité, une immixtion aux hostilités. En matière de blocus, au contraire, c'est le navire lui-même qui est coupable du délit; il y a envahissement du territoire du belligérant, atteinte grave portée à son droit de souveraineté. Cette différence dans la nature du fait amène une différence importante dans ses conséquences. Lorsqu'il s'agit de contrebande, la saisie ne doit porter que sur les objets dont le commerce est prohibé; la saisie pour violation de blocus frappe le navire coupable lui-même et tout ce qu'il porte. A cet égard, il n'y a jamais eu de contestation; le belligérant arrête et saisit sur son territoire tout ce qui y a été introduit au mépris des lois qu'il avait le droit de rendre, et qu'il avait effectivement promulguées.

Deux graves questions sont soulevées par l'appréciation des faits qui doivent être considérés comme constitutifs de la violation du blocus, et par conséquent susceptibles de conférer au belligérant le droit de saisir les navires coupables de cette violation [1]. La première et la plus importante est celle de savoir si le navire ayant mis à la voile pour un port bloqué, postérieurement à la notification diplomatique, et rencontré à la haute mer se dirigeant vers ce port, peut être saisi comme coupable de violation du blocus. J'ai déjà examiné cette question avec soin [2]; je persiste dans l'opinion par moi émise, qu'un navire neutre ne peut être considéré comme coupable de violation de blocus, ni, par conséquent, être soumis à la saisie, pour avoir mis à la voile pour un port bloqué postérieurement à la notification du blocus; il me suffira de rappeler les bases principales de ma conviction.

La seconde question est celle de savoir si un navire neutre, coupable de violation de blocus par sa sortie du port investi, peut être réputé en flagrant délit pendant toute la durée du voyage qui suit l'infraction, et valablement saisi jusqu'à ce qu'il soit entré dans le port de retour. Je crois avoir prouvé que le navire ne pouvait être arrêté pour violation de blocus que dans trois positions : 1° au moment même où il traverse ou tente de traverser le territoire conquis par le belligérant; 2° dans le port où il est entré en violant le blocus; 3° et lorsque, aperçu au moment de la violation, il a été poursuivi à vue par un des bâtiments chargés du blocus. Aux raisons de décider que j'ai données ci-dessus, j'ajouterai un motif qui s'applique à tous les cas qui donnent lieu à la saisie des bâtiments neutres. Le belligérant n'a le pouvoir d'arrêter, de saisir, et, par suite d'une extension donnée par la loi secondaire, le pouvoir de confisquer le navire neutre, que pour prévenir le mal qui peut résulter pour lui de la violation des devoirs de la neutralité; c'est-à-dire d'empêcher l'acte con-

[1] Ces deux questions ont été examinées complétement dans le titre IX, *Du blocus*. Voyez ci-dessus, t. II, p. 240.

[2] Voyez ci-dessus, tit. IX.

traire au droit de la guerre d'être accompli. Il ne peut donc agir que lorsque le fait coupable s'exécute, à l'instant où le flagrant délit réel existe, où le bâtiment traverse le territoire occupé par les forces bloquantes. Lorsque le fait est consommé, lorsqu'il n'y a plus moyen de prévenir le mal qu'il pourra produire, accorder au belligérant le droit de poursuivre les navires pendant un voyage ou plus longtemps, ce n'est plus lui donner les moyens de prévenir le mal, mais seulement celui de punir les coupables. Or, j'ai plusieurs fois dit et démontré que le droit de répression n'appartenait qu'au seul souverain de celui qui avait commis le fait répréhensible, ou du moins à celui du lieu où ce fait avait été commis, et ne pouvait en aucun cas s'exercer sur des étrangers et sur un lieu libre, sur l'Océan qui ne reconnaît aucun maître.

Cependant l'usage de plusieurs peuples navigateurs est de considérer comme pris en flagrant délit, les navires coupables de violation de blocus qui sont rencontrés pendant le premier voyage après l'infraction, de les saisir et de les condamner comme bonne prise. Cet usage ne résulte d'aucun traité; il est basé seulement sur quelques lois intérieures, et sur l'avis de quelques publicistes, et notamment de Bynkershoek; la jurisprudence des amirautés, et notamment de celle de l'Angleterre, l'a adopté. Il est évident qu'il n'a été mis en pratique que pour appuyer et consolider le système des blocus fictifs. En effet, pour maintenir l'exécution de cette espèce de prétendu investissement, qui n'existe pas en réalité, que nulle force ne soutient, il était indispensable de pouvoir rechercher et atteindre à la haute mer les violateurs de la ligne tracée, autour d'un port éloigné, sur le papier de notification, par un ministre paisiblement assis dans son cabinet.

Ce système contraire à la loi primitive et à la loi secondaire, ainsi que je l'ai prouvé, est abandonné par toutes les nations, excepté par l'Angleterre. Elle seule, du moins, n'a pas encore fait connaître ses intentions sur ce fait [1].

[1] Voyez ci-dessus, tit. IX, chap. v, sect. Ire.

§ III. — CAS OU IL Y A LIEU A LA SAISIE DES NAVIRES NEUTRES POUR IMMIXTION DIRECTE AUX HOSTILITÉS.

J'ai déjà énuméré les actes qui, émanés d'un souverain pacifique, ou du moins cherchant à se parer de ce titre, sont de nature à constituer une immixtion aux hostilités, et, par conséquent, à lui faire perdre le bénéfice de la neutralité, à l'entraîner dans la guerre [1]. Lorsqu'un citoyen d'un État neutre se permet isolément un acte de cette nature, le droit secondaire et l'usage ont admis que le fait ne remonterait pas jusqu'à la nation à laquelle il appartient, que ce citoyen seul serait responsable; il est considéré comme s'étant volontairement détaché de son pays pour se joindre à celui qu'il sert. Il est, par conséquent, permis à l'autre belligérant, de le traiter en ennemi, de le saisir et de le déclarer de bonne prise.

Il existe cependant une différence essentielle entre le navire ennemi et le bâtiment neutre qui, par ses actes, a compromis sa qualité, et s'est rangé dans la classe des belligérants. Le premier a un caractère hostile qui le suit sans cesse, quelle que soit d'ailleurs sa destination; il est ennemi par sa nature, par sa nationalité; il est toujours et partout susceptible d'être pris; le second, au contraire, n'est réputé ennemi que pendant le temps employé à l'acte hostile; ce caractère est passager, et s'efface aussitôt que le fait est consommé. S'il est arrêté en flagrant délit, il est saisissable et condamnable; il cesse d'être soumis à ces deux mesures dès qu'il cesse l'action hostile; bien qu'il l'ait accomplie, il reprend sa qualité neutre et sacrée pour le belligérant. La raison de cette différence vient d'être développée dans les paragraphes précédents. Ici, comme dans le cas de blocus, comme dans le cas de contrebande, la nation en guerre a le droit d'empêcher la consommation du fait hostile, mais non celui de punir l'auteur du fait accompli;

[1] Voyez ci-dessus, t. I, p. 240, tit. V, *Devoirs des neutres*. V. aussi mes *Questions de droit international maritime*.

elle n'a pas de juridiction sur le neutre. Cette distinction est d'une très-grande importance.

Les navires neutres peuvent s'immiscer aux hostilités, principalement de quatre manières : 1° par le transport des troupes, et encore en se chargeant de vivres, munitions et attirail de guerre appartenant à l'État belligérant, et destinés pour une expédition projetée ou en cours d'exécution ; lorsqu'ils sont frétés par cet État lui-même ou par ses agents directs ; 2° par le port de dépêches de guerre, dans le cas où nous avons déclaré ce fait hostile [1], c'est-à-dire lorsque le navire est spécialement frété pour cette destination unique ; 3° par l'espionnage, également lorsque le bâtiment est spécialement engagé à faire ce service ; 4° enfin, par le fait d'un combat, par exemple, la coopération à la défense d'un port attaqué, d'un navire poursuivi, etc., etc. Dans ces divers cas, le navire neutre est non-seulement soumis à la saisie, mais, si les faits sont prouvés, il doit être confisqué avec toute sa cargaison ; le belligérant est en droit de le considérer et de le traiter comme un ennemi.

Le fait de transporter des troupes organisées, indépendamment de toutes les circonstances dont il peut être entouré, est un acte d'hostilité qui soumet le navire neutre à la saisie, parce qu'il est de telle nature qu'il ne peut laisser aucun doute dans l'esprit du capitaine neutre. Toutes les troupes composant la force publique d'un État sont appelées à concourir aux opérations de la guerre, et leur transport, dans quelque circonstance qu'il ait lieu, pour quelque point de l'univers qu'il soit fait, n'a et ne peut avoir d'autre but que l'attaque ou la défense, et par conséquent des opérations hostiles à l'autre belligérant : ce transport constitue donc, toujours et forcément, une immixtion aux hostilités de la part du navire neutre qui consent à le faire.

Ce caractère ne se trouve pas d'une manière aussi absolue dans le transport des munitions et attirails de guerre, ni sur-

[1] Voyez ci-dessus, t. II, t. VIII, sect. V, § 1er, *Du transport des soldats, recrues, matelots, etc.*, et § 2, *Du transport des dépêches.*

tout dans celui des vivres; pour qu'il existe, il est nécessaire que le fait soit accompagné de circonstances qui déterminent l'intention ou plutôt le but que s'est proposé son auteur. Ainsi un négociant, sujet du belligérant, frète un navire neutre et le charge de vivres pour un port des États de son propre souverain, auprès duquel une armée est rassemblée, ou doit se réunir; pourvu que le port de destination ne soit pas bloqué et que le navire ne tente pas de violer le blocus, c'est une opération permise et licite pour le neutre; il pourrait même la faire directement et pour son propre compte.

Il en est de même du transport des munitions et attirails de guerre, lorsqu'il est fait pour le compte de simples citoyens, soit neutres, soit sujets du belligérant. Dans ce cas, il y a contrebande de guerre: le navire peut être saisi et soumis aux conséquences de cette infraction de ces devoirs; mais il n'y a pas immixtion directe aux hostilités. Pour que les faits de transport revêtent ce caractère, il faut la réunion de deux circonstances spéciales : 1° que le transport soit fait directement pour le compte de l'État belligérant ou de ses agents; 2° et que les objets chargés sur le navire neutre leur appartiennent. Les fournisseurs avoués, reconnus, sont dans ce cas considérés comme des agents directs de l'État; les denrées qui sont leur propriété, bien qu'elles ne sont pas encore livrées au souverain, bien qu'elles soient sous leur nom privé et voyagent à leurs risques et périls, doivent être considérées comme étant déjà la propriété du gouvernement; leur transport, par conséquent, quoique fait en apparence pour le compte de simples citoyens, est une immixtion directe aux hostilités, et doit entraîner la saisie de la confiscation. La raison de décider dans ce cas me paraît résulter de ce que les fournisseurs reconnus en cette qualité sont en réalité chargés de pourvoir aux besoins des troupes, de telle sorte que, bien que les denrées soient encore la propriété de ces négociants, et qu'elles restent à leurs risques, elles ont une destination fixe dont elles ne peuvent être détournées, celle de servir aux opérations de la guerre. On remarquera que, dans cette circonstance, les

vivres, marchandises innocentes de leur nature, sont regardés comme nuisibles ; c'est qu'en effet ce n'est plus l'objet transporté que l'on doit considérer, mais la propriété et la destination de cet objet, mais le motif du transport ; il ne s'agit plus de contrebande de guerre, mais d'immixtion aux actes mêmes de la guerre.

Les belligérants, comme il sera expliqué dans le titre suivant, sont dans l'usage, lorsqu'ils projettent quelque expédition, de retenir dans leurs ports les navires neutres qui s'y trouvent, et de les employer, de gré ou de force, au transport des troupes et du matériel nécessaires à leurs opérations. L'histoire rapporte de nombreux exemples de ce mode de procéder inique et violent. De là naît la question de savoir si les navires neutres, contraints par la force à coopérer aux faits hostiles, doivent être considérés comme ayant violé leurs devoirs et soumis aux conséquences de ce fait involontaire. Le fait est une immixtion directe aux actes de la guerre, c'est le transport des troupes de l'un des adversaires. Le droit de la nation en guerre est de s'opposer aux faits qui lui sont nuisibles ; c'est de traiter en ennemis les navires qui agissent en ennemis, de les saisir, de les confisquer, sans s'inquiéter des circonstances étrangères qui ont pu leur imprimer ce caractère hostile. Elle n'est pas, elle ne peut pas être juge des causes qui ont déterminé le fait ; elle ne connaît que le fait lui-même ; les navires neutres sont devenus navires ennemis, elle les traite en ennemis. Quelque rigoureuse que puisse paraître cette solution, elle est juste.

Ainsi que je l'ai expliqué [1], le transport des dépêches ne peut être considéré comme immixtion aux actes de guerre, ni, par conséquent, motiver la saisie d'un navire neutre, que lorsqu'il est accompagné de deux circonstances seules constitutives du caractère hostile. Il est nécessaire que la dépêche transportée soit relative à la guerre ; de plus, il faut que le navire neutre ait été spécialement chargé du transport de

[1] Voyez ci-dessus, tit. VIII, sect. V, § 2.

cette dépêche, par le gouvernement belligérant ou par ses agents officiels. C'est en ce sens que nous avons établi en principe que le transport des correspondances, quel que soit leur contenu, ne saurait donner lieu à la saisie, lorsqu'il est fait par un navire marchand neutre pour le port de sa destination commerciale, ni surtout lorsqu'il est confié à un paquebot neutre, dont la mission spéciale est de porter les lettres qui lui sont confiées par l'office des postes.

Enfin le navire neutre est coupable d'immixtion aux hostilités, et, par conséquent, soumis à la saisie, toutes les fois qu'il prend une part active aux opérations de la guerre, qu'il combat en faveur de l'une des parties contre l'autre, soit qu'il s'agisse de la défense d'un port, ou d'un bâtiment attaqué, ou de toute autre circonstance. Ce fait ne peut demander aucun développement.

§ IV. — CAS OU IL Y A LIEU A LA SAISIE DES NAVIRES POUR DÉFAUT DE JUSTIFICATION DE LA NATIONALITÉ OU DE LA NEUTRALITÉ RÉELLE.

En traitant de la visite, nous avons établi le droit qui, en temps de guerre, appartient aux navigateurs belligérants et même pacifiques de connaître la nationalité des bâtiments par eux rencontrés en pleine mer, et le devoir imposé aux neutres de justifier aux croiseurs la sincérité du pavillon par eux arboré. Cette justification se fait par la production des papiers de bord ou lettres de mer, auxquels foi doit être ajoutée. Tout bâtiment qui n'est pas en possession des documents nécessaires pour prouver sa nationalité neutre, peut être considéré comme un ennemi déguisé, et saisi. Il est exposé au même danger si les papiers de bord sont incomplets ou irréguliers; s'il refuse de les produire à la demande du belligérant; ou enfin s'il oppose une résistance active à la visite du croiseur.

Le premier cas ne peut soulever aucune difficulté; il est de principe, reconnu par toutes les nations maritimes, que tout navire doit être nanti de lettres de mer émanées du souverain auquel il appartient, qui constatent d'une manière positive

qu'il est la propriété d'un sujet de ce souverain, que, par conséquent, il a le droit de réclamer tous les priviléges appartenant à sa nation, et notamment la liberté du commerce avec tous les peuples du monde, sans autres restrictions que celles qui résultent des devoirs de la neutralité.

Toutes les nations ont également adopté la règle qu'un bâtiment rencontré en pleine mer, en temps de guerre, dépourvu de ces papiers essentiels, ne peut réclamer la protection du souverain dont il arbore la bannière. De là il résulte que le belligérant a le droit de le considérer comme un ennemi, et, par conséquent, de s'en emparer, de le conduire dans un des ports de sa nation et de faire prononcer la validité de la prise.

Cette décision peut paraître trop sévère, surtout si on l'applique à tous les navires neutres, sans distinguer celui qui, par suite de circonstances de force majeure, peut se trouver privé de ses papiers; cependant je la crois juste. En temps de guerre, tout bâtiment, lorsqu'il prend la mer, doit être pourvu des preuves officielles de sa nationalité; s'il néglige cette précaution exigée par tous les peuples, le capitaine ne peut s'en prendre qu'à lui-même : c'est par sa faute, sinon par son mauvais vouloir et par le désir de violer ses devoirs, qu'il se trouve privé de la protection de son propre souverain. D'ailleurs, les lois intérieures, d'accord sur ce point avec les traités, enjoignent au navigateur de se pourvoir de ces papiers [1]; s'il ne le fait pas, il viole les lois de son pays, et ne saurait réclamer leur appui; il est abandonné avec justice aux chances périlleuses auxquelles il s'est volontairement exposé.

Un navire peut avoir des papiers, mais incomplets et irréguliers; dans ce cas, il est soumis à la saisie. Par papiers in-

[1] Voyez l'édit autrichien du 25 juillet 1774, ch. II, art. 2; la loi danoise de 1683; elle est remarquable en ce qu'elle exige que l'acte de congé soit écrit en latin, en anglais et en français. Cette disposition est pleine de sagesse; elle peut prévenir de graves erreurs et des abus toujours funestes aux neutres. Le code prussien de 1791, articles 1424 et 1425; le code de commerce français de 1807, art. 226; le code de commerce espagnol du 30 mai 1829, art. 646; celui publié par le Portugal le 18 septembre 1833; le code hollandais, du 1er décembre 1838, etc.

complets, il ne faut pas entendre, comme le chevalier d'Abreu, qu'il n'ait pas à bord un nombre déterminé de documents établissant sa nationalité [1], mais seulement que les pièces qui sont à bord, quels que soient leur nombre et leur forme, ne prouvent pas ce point important. En effet, il n'est pas nécessaire que tous les bâtiments justifient leur pavillon par la même quantité de pièces, rédigées d'une manière uniforme; cela est impossible : chaque nation a adopté un mode plus ou moins simple, plus ou moins précis pour constater la propriété, la nationalité de ses navires. A cet égard, j'adopte complétement l'avis de Valin, et je pense que, quel que soit le nombre des papiers représentés par le neutre, ils ne peuvent être considérés comme incomplets, s'ils établissent clairement qu'il appartient réellement à la nation dont il porte le pavillon [2].

Ainsi la loi française exige que tout navire national ait à bord trois actes pour prouver qu'il appartient réellement à un citoyen de ce pays, savoir : l'acte de propriété, l'acte de francisation, et le rôle d'équipage [3]; certains traités conclus avec des puissances étrangères veulent de plus, en temps de guerre, un passe-port spécial, dont la formule est ordinairement jointe à la convention. D'après l'opinion du chevalier d'Abreu, tout navire français serait tenu de représenter ces quatre titres, sous peine d'être soumis à la saisie comme por-

[1] Voyez *Trattado de las presas maritimas*, cap. II, § 17.

[2] Commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'août 1681, liv. III, tit. IX, *Des prises*, art. 7, et *Traité des prises*, ch. v, sect. III. Hubner est également de cet avis : « Quoique tous les papiers qui se trouvent pour l'ordinaire à bord des navires marchands ne soient pas nécessaires pour les mettre à l'abri de toute insulte de la part des belligérants, et qu'il n'y en ait que quelques-uns qui doivent indispensablement s'y trouver pour en constater la neutralité, nous allons pourtant en donner l'énumération..... » *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, part. II, chap. III. De Martens s'exprime ainsi : « Il est impossible de fixer le nombre de ces pièces, et il serait injuste d'en demander plus qu'il ne faut pour faire foi que le navire et la cargaison ne sont pas sujets à confiscation. Ceci dépend des circonstances; les preuves de la neutralité doivent, il est vrai, être sans reproche, mais le seul passeport peut suffire pour la constater... » *Essai sur les armateurs*, ch. II, § 2, note M.

[3] Voyez le code de commerce de 1807, art. 226.

teur de papiers incomplets ; d'après Valin, un seul de ces actes, le passe-port, qui est le seul exigé par la loi des deux nations, par le traité, et qui est le plus facilement reconnu par le croiseur belligérant, puisque presque toujours il est rédigé dans les deux langues, suffit pour faire la preuve exigible du neutre, et pour lui donner droit au respect du croiseur. Lorsqu'il n'y a pas de traité spécial, le rôle d'équipage, contenant l'énoncé et la certification de toutes les pièces nécessaires pour établir la propriété du navire, doit suffire à un bâtiment français pour justifier sa nationalité.

Le nombre des papiers ne peut donc être fixé, non plus que leur forme ; l'un et l'autre sont variables, suivant la nation à laquelle appartient le navire ; il suffit qu'il produise un acte, conforme aux lois de son propre pays, constatant sa nationalité [1]. Ainsi, dans l'exemple que je citais ci-dessus, pour un navire français, le rôle d'équipage doit suffire ; mais l'acte de francisation, ou le certificat de propriété, pris isolément et sans le rôle, ne peuvent remplir le but de la loi internationale.

Les papiers irréguliers sont ceux qui ne sont pas revêtus de la forme exigée par l'autorité dont ils émanent, pour faire foi de leur contenu, par exemple, qui ne sont pas signés ; on doit encore considérer comme irréguliers ceux qui, revêtus de toutes les formes exigées, ont perdu toute valeur par l'expiration du terme assigné à leur validité. Ainsi, les passe-ports délivrés aux navires neutres en temps de guerre ne sont, en général, et d'après les stipulations mêmes des traités, valables que pour un temps déterminé ; ce terme expiré, le passe-port, quoique parfaitement régulier d'ailleurs, n'a plus aucune valeur ; le navire neutre qui n'aurait, pour établir sa nationalité, que cette pièce périmée, devrait être considéré comme

[1] « ... Ayant employé la préposition *ni* avant le mot *factures*, il convient de lire comme s'il y avait, *ni chartes-parties, ni connaissements, ni factures*, pour conclure de là qu'il n'est nullement nécessaire que toutes ces espèces se trouvent dans le navire, mais qu'il suffit qu'il y en ait une, surtout la charte-partie ou les connaissements en bonne forme... » Valin, *Traité des prises*, loc. cit.

ne justifiant pas de son pavillon et soumis à la saisie. Il peut arriver que, par des circonstances de force majeure, par des accidents de mer, ou par toute autre cause, un bâtiment se soit trouvé dans l'impossibilité de régulariser sa position, de renouveler le passe-port expiré ; dans ce cas, le navire ne cesse pas d'être saisissable ; le croiseur ne peut apprécier ces motifs d'excuse ; c'est aux tribunaux chargés de statuer sur les prises seuls qu'il appartient de juger la valeur de ces circontances.

Tout ce que je viens de dire au sujet des papiers relatifs à la nationalité, s'applique également à ceux qui concernent la cargaison, lorsqu'il y a lieu de s'assurer de son innocence, c'est-à-dire lorsque le navire visité est expédié pour un port ennemi. Ainsi, on ne peut fixer ni le nombre, ni la nature, ni la teneur des pièces, circonstances qui peuvent varier suivant la nation propriétaire du bâtiment, le port de départ, le mode de chargement, la nature du voyage ; il suffit que les documents produits par le capitaine établissent, conformément à la loi de son pays, l'innocuité de sa cargaison.

Le croiseur belligérant est seul chargé d'apprécier si les documents produits par le navire neutre sont complets et réguliers, si ce navire doit être arrêté et conduit dans les ports de la nation en guerre, ou laissé libre de continuer sa route. Je n'ai pas besoin de faire remarquer combien ce pouvoir concédé aux bâtiments armés est exorbitant, à combien d'abus il donne lieu ; le croiseur est le maître absolu de déclarer les papiers du neutre incomplets ou irréguliers ; de plus il possède la force, et il faut convenir que le plus souvent il en abuse pour saisir des bâtiments dont les papiers sont parfaitement en règle ; il ne veut pas, ou même il ne sait pas lire ou comprendre, ni par conséquent apprécier la régularité des lettres de mer écrites dans une langue étrangère ; cependant il est le seul juge s'il y a ou non lieu à saisie. A ces faits déjà si graves, il faut aujouter, lorsque le croiseur est un armateur, l'intérêt puissant qui le porte à saisir le navire visité, dans l'espoir de le voir condamner à la confiscation, et la presque certitude

de l'impunité, dans le cas où les tribunaux de son souverain annuleraient l'acte injuste par lui commis. L'insuffisance et l'irrégularité des papiers de bord sont deux circonstances difficiles à constater, et dont l'appréciation donne lieu à un très-grand nombre d'abus.

Les lois des belligérants, et, il faut en convenir, l'usage, soumettent à la saisie tous les navires neutres porteurs de papiers doubles, c'est-à-dire de papiers émanés soit de deux puissances différentes, soit de la même puissance, mais constatant des faits différents ou contraires, par exemple des destinations opposées, l'une pour un port neutre, l'autre pour un port belligérant. Les mêmes lois, le même usage frappent également le navire dont le capitaine a jeté à la mer ou autrement détruit des papiers. Je ne reconnais comme lois internationales, ni l'usage introduit par les belligérants et soutenu par la force, ni leurs ordonnances intérieures. Quelques traités ont reconnu ces deux cas de saisie et de confiscation, mais ils sont en petit nombre. Obligatoires pour les peuples qui les ont souscrits, ils ne peuvent fonder une loi secondaire.

La saisie basée sur le fait que le navire neutre a des papiers doubles est complétement mal fondée ; pour s'en convaincre, il suffit d'examiner comment et par quels moyens le croiseur peut parvenir à s'assurer de l'existence de cette circonstance. Le capitaine neutre porteur de doubles expéditions ne les apporte pas au belligérant visiteur; il est peu probable, à moins d'une collusion plus coupable encore que le fait lui-même, qu'il produise en même temps et volontairement les preuves de la mauvaise foi de ses expéditeurs ; il se borne donc à exhiber les papiers nécessaires pour justifier sa nationalité et la neutralité de son chargement. D'après les principes que nous avons établis, le croiseur, si les pièces produites sont régulières et établissent les deux seuls points qu'il ait droit de vérifier, doit immédiatement se retirer et laisser le navire neutre continuer sa route. Telle est la loi internationale sanctionnée par tous les traités. Le visiteur est donc dans l'impos-

sibilité matérielle et absolue de connaître s'il existe à bord des documents doubles. Il ne peut arriver à cette connaissance qu'en descendant dans l'intérieur du navire, en ouvrant les bureaux, coffres, armoires, etc., qu'en procédant à des recherches, c'est-à-dire en se rendant coupable de violation de ses propres devoirs et des droits du neutre. J'irai plus loin, et je dirai qu'alors même que, par de pareils moyens, le croiseur aurait découvert des papiers doubles, ou tout autre indice de fraude, il n'aurait pas le droit de saisir le navire neutre, parce qu'un crime ne peut jamais conférer aucun droit à son auteur.

Ce que je dis s'applique également au second cas de saisie dont j'ai à m'occuper. Il est en effet impossible d'admettre que le capitaine neutre attende la présence du belligérant pour détruire des papiers ou les jeter à la mer ; ce dernier ne peut donc connaître ce fait, ni par lui-même ni par aucun des siens; il ne peut y parvenir que par une enquête, par l'interrogatoire de l'équipage neutre. Or, nous avons établi que ce fait est un acte juridictionnel, qui ne peut appartenir au belligérant contre le neutre; s'il l'exerce, il commet un attentat contre l'indépendance, contre la nationalité du neutre, et cet attentat ne peut servir de base légitime à la saisie du navire. Si le bâtiment dont les papiers ont été jetés à la mer ou autrement détruits se trouve, par suite de ce fait, dans l'impossibilité d'établir sa nationalité et, lorsqu'il est nécessaire, sa neutralité effective, il est soumis à la saisie ; mais c'est parce qu'il n'est pas nanti de documents complets et réguliers, et non pour le fait du jet et de la destruction de ses papiers.

Nous avons vu que le navire neutre, rencontré à la mer par un bâtiment belligérant armé, est dans l'obligation de se soumettre à la visite, de justifier sa nationalité et sa neutralité, et qu'il lui est défendu d'opposer aucune résistance. S'il méconnaît ce devoir, s'il s'oppose par la force à la visite, et qu'il succombe dans la lutte par lui engagée, il est traité comme ennemi, saisi et conduit dans un port du belligérant pour y

être jugé. Mais, à mon avis, il n'en est pas de même de la résistance active opposée aux tentatives de recherches; si le neutre est assez fort pour lutter contre cet attentat dirigé contre sa liberté et son indépendance, il est parfaitement en droit de le faire, et de combattre celui qui, au mépris de ses papiers complets et réguliers, commet volontairement contre lui un acte hostile. S'il succombe dans cet acte de légitime défense, les tribunaux de prises doivent non-seulement le faire mettre en liberté, mais encore condamner le croiseur à des peines sévères. Telle est, à mes yeux, la loi maritime internationale dans toute sa pureté. Cependant je dois avouer que l'usage des belligérants étant de considérer les recherches comme une conséquence naturelle et forcée de la visite, et de confondre ensemble ces deux droits si essentiellement différents, ils déclarent saisissables et soumis à la prise tous les navires neutres qui font résistance aux recherches, comme ceux qui s'opposent à la visite légitime. Mais il appartient aux gouvernements neutres de rappeler les belligérants à l'exécution des règles internationales, de protéger leur sujets contre la rapacité des armateurs; ils ont le droit, je dirai plus, ils sont dans l'obligation d'exiger de la nation en guerre, coupable d'avoir violé leurs priviléges, non-seulement l'indemnité du dommage causé à leurs sujets, mais encore, et surtout, la réparation de l'offense faite à leur pavillon.

Les lois intérieures des belligérants ont encore créé plusieurs cas de saisie contre les navires neutres. Tous, sans exception, sont manifestement dénués de toute espèce de fondement. Il me paraît utile d'examiner quelques-uns des prétendus crimes que l'on veut punir par la confiscation.

Presque tous les règlements sur la course ordonnent aux armateurs de saisir tous bâtiments neutres dans l'équipage duquel il se trouverait soit un officier de l'état-major, soit un subrécargue, soit un certain nombre de matelots sujets de la nation ennemie; le capitaine, s'il appartenait à cette nation, rendrait, à plus forte raison, le navire confiscable [1]. D'un autre

[1] Voyez notamment le règlement français du 26 juillet 1778, qui ne fait que

côté, chaque nation maritime a des règles spéciales sur la composition des équipages de ses navires, qui en général sont contenues dans les lois connues sous le nom d'actes de navigation; ces règles diffèrent suivant la volonté de souverain, les besoins de la navigation ou tout autre circonstance.

La France exige que le capitaine, tous les officiers et les trois quarts au moins des hommes de l'équipage soient nationaux[1]; la Russie demande seulement la moitié de l'équipage, sans autre spécification[2]. Le règlement français sur la course soumet à la saisie le navire neutre qui, outre le capitaine et tous les officiers majors, ne compte pas au moins les deux tiers de matelots et officiers mariniers de la nation même. Si la guerre éclatait entre la France et une autre puissance, la Russie, pour affranchir ses navires marchands de l'exécution de cette loi, rendue par un peuple étranger, peut-elle être forcée de modifier son acte de navigation? D'imposer à ses sujets la nécessité de composer leurs équipages d'une manière différente? La négative résulte évidemment de tout ce que j'ai dit jusqu'ici. Le règlement français est absolument nul à l'égard de la Russie; et si la France tentait de saisir les bâtiments neutres en exécution de cette prétendue loi, le souverain pacifique serait fondé à repousser, par la force, la tentative faite contre son indépendance, à décréter des représailles, à déclarer la guerre, si des indemnités complètes n'étaient pas accordées à ses sujets, et une réparation éclatante donnée à son pavillon; ou si le belligérant persistait à vouloir appliquer sa propre loi intérieure aux peuples étrangers et indépendants.

reproduire les dispositions des anciennes ordonnances de 1704 et 1744; l'art. 9 est ainsi conçu : « Seront de bonne prise tous bâtiments étrangers sur lesquels il y aura un subrécargue marchand, commis ou officier major d'un pays ennemi de S. M., ou dont l'équipage sera composé au delà du tiers des matelots sujets des États ennemis de S. M. »

[1] Voyez la loi du 21 septembre 1793, qui forme l'acte de navigation de la France, art. 2.

[2] Voyez la loi promulguée le 31 janvier 1833, art. 89. Jusqu'en 1840 l'équipage d'un bâtiment russe peut être composé de trois quarts d'étrangers; de 1840 jusqu'à 1850, de moitié; enfin, à partir de 1850, les étrangers ne peuvent être admis que dans la proportion d'un quart seulement.

Plusieurs traités solennels ont déterminé d'une manière positive quelle devait être la composition de l'équipage d'un navire pour l'autoriser à réclamer la qualité neutre [1]. Ces conventions n'ont rien de contraire aux prescriptions de la loi primitive; elles doivent être exécutées par les nations qui les ont souscrites; les navires de leurs sujets qui ne remplissent pas les conditions stipulées sont légitimement soumis à la saisie. Mais ce n'est plus en exécution d'une loi étrangère, c'est en vertu de la loi de leur propre souverain, loi à laquelle ils doivent soumission entière. Les règlements intérieurs des belligérants sont, même dans ce cas, comme non avenus, parce que la saisie est pratiquée en exécution d'une autre loi. Les traités ne sont obligatoires que pour les peuples qui les ont consentis; ceux qui ne sont pas liés par des actes de cette nature ne peuvent être soumis à la règle qu'ils contiennent. Le neutre même, alors qu'il aurait signé un traité semblable avec des nations autres que celles engagées dans les hostilités, ne peut être tenu à l'exécuter avec ces dernières; mais si une convention existe avec l'un des deux belligérants, elle doit recevoir son exécution à l'égard de tous les deux, ainsi que je l'ai déjà expliqué, afin de ne pas violer le devoir d'impartialité.

Lorsqu'il n'existe pas de traités spéciaux, la seule règle à suivre est non la loi intérieure du belligérant, mais celle du

[1] Il suffira de citer quelques-uns de ces traités : 4-16 juin 1800, entre la Russie et le Danemark; l'article 5 exige que le capitaine et la moitié au moins de l'équipage soient nationaux. La même stipulation se trouve dans l'article 5 du traité conclu le même jour entre la Russie et la Suède, et dans l'article séparé de celui de la même date, signé par la Russie et la Prusse, le 5-17 juin 1801, entre l'Angleterre et la Russie; 17 juin 1818, entre le Danemark et la Prusse; l'article 17 adopte le même proportion; 29 septembre 1825, entre l'Angleterre et les villes anséatiques, article 5, exige les trois quarts au moins de nationaux; 16 juin 1826, entre la France et le Brésil, article 13 : « Seront considérés comme brésiliens les bâtiments qui seront construits ou possédés par des sujets brésiliens, et dont le capitaine et les trois quarts de l'équipage seront brésiliens..... et comme français ceux qui navigueront et seront possédés conformément aux règlements en vigueur en France; » 6 septembre 1841, entre l'Angleterre et la Sardaigne, article 2; 7 novembre 1841, entre les villes anséatiques et le Mexique; l'article 3 exige seulement que le capitaine appartienne à la nation propriétaire du navire.

neutre; celle qui régissait sa marine marchande au moment où les hostilités ont éclaté; qui, par conséquent, n'a pas été faite pour les circonstances, ni en vue de frauder les droits des nations en guerre, mais bien pour régler sérieusement la navigation de ses sujets. L'acte de navigation de chaque peuple neutre, ou les lois qui en tiennent lieu, doivent donc continuer à être exécutés pendant la guerre, comme ils l'étaient pendant la paix. Le neutre ne doit pas apporter à ces règlements, pendant les hostilités, des modifications qui auraient pour but de favoriser l'une des deux parties; mais son devoir ne lui impose pas l'obligation de n'y apporter aucun changement, même en ce qui concerne la composition de l'équipage; seulement, s'il use de cette faculté, il devra notifier les dispositions nouvelles aux belligérants, afin d'éviter la saisie de ses navires, et les croiseurs devront s'abstenir d'arrêter les bâtiments qui auront exécuté la loi de leur souverain. Le neutre ne saurait, par conséquent, être tenu de changer ses lois dans un autre sens et pour obéir aux ordonnances des nations en guerre, nations étrangères à l'égard desquelles il est complétement indépendant, et auxquelles la qualité de belligérantes ne donne aucun droit sur lui ni sur ses sujets.

Cette solution est la seule conforme à la loi primitive, qui veut que la guerre ne change rien à l'état des peuples neutres; qui leur conserve, au milieu des hostilités, une liberté et une indépendance complètes et absolues. Elle est également conforme à la loi secondaire; un grand nombre de traités ont posé en principe que les preuves de la nationalité des navires du commerce seraient faites conformément aux lois de la nation propriétaire de ces bâtiments [1].

[1] Voyez entre autres les traités des 15 juin 1827 entre la Hollande et le Mexique, art. 6; 4 mars 1835, entre l'Autriche et la Grèce; 14 novembre 1832, entre la France et la Nouvelle-Grenade; 9 décembre 1834, entre la France et la Bolivie; 25 mars 1843, entre la France et Vénézuéla; 30 juillet 1842, entre l'Autriche et le Mexique, art. 6. Plusieurs publicistes soutiennent également cette opinion, la seule fondée à mon avis. Voyez de Martens, *Essai sur les armateurs*, § 21, note 1; Ortolan, *Diplomatie de la mer*, t. I, liv. II, ch. IX.

Sans doute il est difficile que tous les commandants des croiseurs belligérants connaissent les lois de toutes les nations maritimes; mais cette difficulté, quelque réelle qu'elle soit, ne peut rien changer aux droits des peuples neutres, aux devoirs de ceux qui sont en guerre. Ces derniers doivent prendre toutes les précautions pour respecter les pavillons amis, et ne commettre aucun attentat contre l'indépendance des nations pacifiques; ils sont d'ailleurs responsables de tous les dommages faits, de tous les actes coupables commis par ceux auxquels ils ont délégué les pouvoirs de faire la guerre. Je partage complétement l'avis de Pinhiero Ferreira : il est à désirer que tous les officiers des marines militaires soient instruits des lois maritimes de tous les peuples navigateurs [1]. J'ajouterai que la même obligation devrait être imposée à tous les capitaines de corsaires, et qu'il serait indispensable que les extraits de ces lois et des traités spéciaux, fussent remis à bord de tous les croiseurs sans exception.

Massé examine avec soin et pour ainsi dire l'une après l'autre toutes les dispositions pénales dirigées contre les neutres par les règlements français de 1681-1778 et dans l'arrêté du 2 prairial [2]. Je ne le suivrai pas dans cette voie; ces ordonnances n'ont de valeur qu'autant qu'elles sont conformes ou à la loi primitive, ou aux conventions expresses intervenues entre la nation qui les rend et celle à laquelle elle veut les appliquer. Massé reconnaît ce principe; dans la discussion, il met tous ses soins à repousser la pratique injuste des belligérants, et à revenir aux prescriptions de la loi internationale. Il est parfaitement secondé, dans cette partie de son travail, par les décisions du conseil des prises, dont un très-grand nombre prouve combien ce tribunal avait à cœur

[1] « Il est nécessaire que la connaissance des lois maritimes des différents peuples entre dans l'instruction que chaque gouvernement doit exiger des officiers chargés du commandement de ses vaisseaux, car c'est d'après la législation intérieure de chaque nation et d'après les conventions qu'elle peut avoir avec les autres nations à cet égard, que l'on doit déterminer à quelle nation le vaisseau appartient .. » Pinhiero Ferreira, *Cours de droit public*, etc., art. 8, § 41.

[2] Voyez *Droit commercial*, etc , t. I. liv. II, ch. II, sect. III, § 1, nos 336 et suiv.

de rétablir et de faire triompher les vrais principes. Cependant il est nécessaire de réfuter une des opinions émises par l'auteur, et qui me paraît s'éloigner de ces principes.

Les articles 5 et 6 du règlement de 1778 autorisent les croiseurs à n'avoir aucun égard aux passe-ports délivrés par les puissances neutres dans certains cas spécifiés [1]. Il est impossible d'admettre un pareil système; le gouvernement, en accordant un passe-port à un navire, constate sa neutralité. Cette pièce doit faire loi de son contenu d'une manière absolue; le croiseur ne peut avoir le droit de se livrer à aucun contrôle. Massé reconnaît ce fait, mais il considère le passe-port comme indispensable, et ne pouvant être suppléé par aucune autre pièce. A ses yeux, l'irrégularité de cet acte indispensable peut être couverte par d'autres papiers, mais son absence complète entraîne nécessairement la saisie et la confiscation [2].

Je crois que c'est une erreur; plusieurs nations, dans leurs traités, ont stipulé d'une manière expresse que les navires neutres devraient être munis de passe-port, et que ce document seul pourrait établir leur nationalité. Pour les bâtiments appartenant à ces nations, il est évident que l'auteur a raison; rien ne peut suppléer à l'absence du passe-port : le navire qui ne peut le produire n'appartient pas au souverain dont il réclame la protection, il est saisissable. Mais ce n'est pas en vertu du règlement français que la saisie peut être pratiquée, c'est seulement en exécution des conventions expresses. De là il résulte que le passe-port n'est pas obligatoire

[1] Les art. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 du règlement de 1778, ne contiennent autre chose que l'énumération des cas de saisie créés par le belligérant; il serait long et inutile de les examiner chacun en particulier, tous devant, à mon avis, être complétement écartés.

[2] « Quant au défaut absolu de passeport, il est une cause nécessaire de confiscation : le passeport ne peut être remplacé par aucune pièce; c'est le passeport seul qui, rattachant le navire au territoire dont il est la continuation, peut lui assurer la protection qui lui est due par l'État auquel il appartient; c'est à l'aide du passeport que cette protection le suit en pleine mer, et quand le passeport vient à manquer, la protection lui manque également. » Massé, *Droit commercial*, loc. cit.

pour les peuples qui n'ont pas souscrit de traités de cette nature ; et qu'à l'égard de leurs bâtiments, il peut être remplacé par toute autre pièce en usage chez ces peuples pour constater la nationalité. Il me paraît impossible d'admettre, avec Massé, que le passe-port seul rattache le navire au territoire de la nation à laquelle il appartient ; en effet, en temps de paix, tous les bâtiments naviguent sans passe-ports ; ils ne sont cependant pas moins une portion flottante du territoire de leur patrie, ils n'ont pas moins droit à la protection de leur souverain. Les neutres ne cessent pas d'être en état de paix, ils conservent tous leurs droits antérieurs ; ils ne sont donc pas tenus, à moins de stipulations expresses et spéciales, à être munis d'un passe-port ; l'absence de cette pièce n'est donc pas un cas qui autorise la saisie.

L'exception même admise par Massé en faveur de la navigation des mers fermées [1] prouve combien son opinion est peu fondée. Il est évident que la Baltique n'est pas régie par des lois différentes que les autres parties de l'Océan, et qu'il faut étendre à toutes les mers, ce qu'il présente comme une exception en faveur de cette portion de mer qui est fermée, mais non intérieure. Il en est de même de la naturalisation exigée par le règlement français pour le capitaine né en pays étranger, et de tous les autres cas de saisie des bâtiments neutres, créés par les lois intérieures des belligérants ; cas très-nombreux et qui tous, sans exception, doivent être repoussés comme entachés d'un vice radical : le défaut de juridiction du législateur, sur ceux auxquels il prétend appliquer ou faire appliquer ses lois.

[1] « ... Il ne peut y avoir d'exception à cette règle que pour les navires qui navigueraient dans une mer fermée, si, d'après les usages des États dont les terres l'environnent, la navigation de cette mer était dispensée de passeport. Mais, aussitôt sortis de cette mer, les navires trouvés sans passeports ne pourraient plus se prévaloir de cet usage local, qui ne peut avoir de force hors du lieu dans lequel et pour lequel il est établi. Massé, *loc. cit.*, n° 313. L'auteur cite, à l'appui de son opinion, une décision du conseil des prises français du 16 thermidor an VIII, rapportée par Sirey, t. II, II° part. p. 478, relative à des bâtiments naviguant dans la Baltique.

Ce principe général a été solennellement proclamé par Portalis, commissaire du gouvernement français près le tribunal des prises, et adopté par ce tribunal lui-même. L'article 9 du règlement de 1778 soumet à la saisie tous les navires neutres qui n'ont pas à bord un rôle d'équipage [1]; le navire américain le *Pégou* avait été saisi faute d'être nanti de cette pièce, déclarée essentielle par la loi française; le traité conclu en 1778 entre la France et les États-Unis d'Amérique ne fait aucune mention de ce document, qui d'ailleurs n'est pas exigé par les lois américaines. Le savant magistrat, dans ses conclusions, reconnut que le traité seul avait force exécutoire, que la loi nationale du navire devait être suivie de préférence au règlement français, et que par conséquent le rôle d'équipage pouvait être suppléé par toute autre pièce de bord. Le tribunal adopta ces conclusions [2]. Dans tous les cas douteux, il faut recourir aux traités, s'il en existe; s'il n'y en a pas, la loi intérieure du neutre doit être appliquée, à l'exclusion de celle du belligérant. Ce principe domine toutes les questions qui peuvent s'élever sur la saisie des bâtiments neutres.

En résumé, les navires neutres qui ne peuvent justifier leur nationalité par des papiers de bord, conformes aux traités existants entre leur souverain et le belligérant, et à défaut de traités spéciaux, conformes aux lois de leur propre pays, sont saisissables. Lorsqu'il y a lieu à arrêter un bâtiment neutre pour cette cause, la saisie s'étend au navire et à toute la cargaison. La raison de cette rigueur, c'est que la nationalité même est en question, et que, n'étant pas reconnu comme neutre, le navire est considéré et traité comme ennemi, et par conséquent soumis à la prise avec tout ce qu'il porte;

[1] « Seront de bonne prise tous les bâtiments étrangers... ou qui n'auront pas à bord un rôle d'équipage arrêté par les officiers publics des lieux neutres d'où les bâtiments seront partis... »

[2] Voyez l'affaire du navire américain *le Pégou*, saisi par les frégates françaises *la Bravoure* et *la Cocarde*, pour n'avoir pas eu à bord de rôle d'équipage. Le jugement de mainlevée est du 9 prairial an IX.

sauf, bien entendu, ce que nous avons dit ci-dessus à l'égard des propriétés neutres chargées sur les bâtiments ennemis.

Lorsque le navire, destiné pour un port ennemi du croiseur, ne peut justifier la nature de sa cargaison par des lettres de mer régulières, soit d'après les traités, soit d'après les lois de son souverain, s'il n'existe pas de traités, il est soumis à la saisie. Mais, dans ce cas, la saisie ne peut frapper que les objets de contrebande qui seraient trouvés à bord, lorsque, arrivé dans le port du belligérant, le navire devra mettre sa cargaison à terre; tous les autres objets et le navire lui-même restent libres, et s'il ne se trouvait réellement aucune marchandise prohibée à bord du navire saisi, il devrait être mis en liberté avec tout son chargement.

SECTION II.

Formes et limites de la saisie.

§ I. — FORMES DE LA SAISIE.

Les formes de la visite, ainsi que nous l'avons vu, sont réglées d'une manière à peu près uniforme pour tous les traités; la même précaution n'a pas été prise pour la saisie; malgré le signal des actes du droit secondaire, il convient d'examiner si le croiseur qui opère la saisie n'a pas quelques formalités spéciales à remplir.

Les vaisseaux de guerre de l'État belligérant seuls ont, par leur nature même, le pouvoir d'arrêter et de saisir les navires marchands neutres, trouvés dans l'un des cas que nous venons d'énumérer. Leur unique mission est le maintien des droits de leur souverain, même par la force; du moment donc où ils rencontrent un bâtiment dont la conduite lèse ces droits, ils peuvent, ils doivent s'en emparer; sur ce point il ne saurait s'élever de difficulté.

Les armateurs particuliers, régulièrement autorisés [1] à faire la course, partagent le pouvoir accordé aux bâtiments de guerre; il peuvent également arrêter, visiter et saisir les navires neutres, dans les circonstances qui les soumettent à ces mesures. Dans mon opinion, ce pouvoir ne devrait pas être délégué au corsaire; mais l'usage et, ce qui est plus important, la loi secondaire, ont sanctionné cette délégation, que je n'hésite pas à appeler abusive [2]. Ce droit, ils ne le tiennent pas de leur nature propre, mais de la délégation expresse qui leur est faite par leur souverain. En leur délivrant des lettres de marque, il les a investis du pouvoir d'agir comme s'ils étaient des bâtiments de guerre, et par conséquent de s'emparer des bâtiments ennemis, de saisir les navires neutres qui, par leur conduite hostile, auraient mérité d'être considérés et traités comme ennemis. Les navires armés en course et marchandises ont également ce droit; ils sont en réalité des corsaires, et ce nom générique leur est appliqué par tous les traités, par tous les auteurs.

Il n'en est pas de même des navires marchands qui, armés seulement pour leur propre défense, ne sont pas pourvus de lettres de marque. Ne pouvant exercer la visite des neutres, ils ne peuvent procéder à la saisie. Il leur est même défendu d'attaquer l'ennemi, et ils ne peuvent enfreindre cette défense sans se rendre coupables de piraterie. Leurs armes ne doivent servir que pour repousser l'attaque dirigée contre eux; dans ce cas seulement, ils peuvent s'emparer de l'agresseur : or, les navires neutres n'attaquent jamais les belligérants; les bâtiments non commissionnés ne peuvent donc, en aucun cas, ni constater l'infraction commise par le neutre, ni la prévenir par la saisie.

Les peuples maritimes, surtout ceux qui ne sont pas

[1] L'abolition de la course n'ayant pas été consentie par toutes les nations. Il suffit que l'une d'elles devenue belligérante, arme quelques corsaires, pour que son ennemie, quoiqu'ayant signé la déclaration de 1856 et aboli la course, lance elle aussi des corsaires sur l'Océan. Je dois donc continuer à raisonner comme si la course n'était pas abolie.

[2] Voyez ci-dessus, tit. III, § 3, *Des armements en course.*

très-puissants, ont adopté l'usage de délivrer des lettres de marque à des sujets étrangers [1]. Cet usage est contraire à la morale et à la loi secondaire ; il devrait être sévèrement prohibé et réprimé : un grand nombre de traités l'ont défendu [2] ; cependant il existe encore. Ces traités sont le plus souvent mal exécutés ; d'ailleurs ils ne lient pas toutes les nations.

Un corsaire de cette nature peut-il légitimement opérer la saisie d'un bâtiment neutre? Je n'hésite pas à répondre affirmativement ; muni d'une commission régulière du souverain belligérant, portant son pavillon, délégué par lui pour exercer son droit de guerre, il peut valablement visiter, et, par conséquent, saisir les navires neutres. Les belligérants tiennent essentiellement à ce droit, même alors qu'ils ne l'exercent pas, et ne souffriraient pas qu'il leur fût contesté. Ils ont raison

[1] Dans la guerre qu'il soutint contre les États-Unis d'Amérique, le Mexique fit tous ses efforts pour faire armer en Europe et par les neutres des corsaires destinés à courir sus aux navires américains ; entre autres avantages, il offrait la naturalisation immédiate à tous ceux qui consentiraient à prendre les armes pour son compte. Le gouvernement français, lié avec les États-Unis par les traités de 1778 et de 1800, qui tous deux prohibent impérieusement ces armements, publia des défenses à ses sujets d'accepter les offres du Mexique. L'Angleterre fit de pareilles défenses. Dans l'un comme dans l'autre pays, il n'existe pas de lois qui puissent prévenir de semblables armements, les empêcher de sortir des ports, et cependant la loi française du 10 avril 1825 punit le fait accompli contre la France, comme crime de piraterie.

[2] Voyez notamment le traité du 6 février 1778, entre la France et les États-Unis d'Amérique ; l'art. 21 est ainsi conçu : « Aucun sujet du roi T.-C. ne prendra de commission de lettre de marque pour armer quelque vaisseau ou vaisseaux, à l'effet d'agir comme corsaire contre lesdits États-Unis, ou quelques-uns d'entre eux, ou contre les sujets peuples ou habitants d'iceux... de quelque prince que ce soit avec lequels lesdits États-Unis seront en guerre. De même aucun sujet, citoyen ou habitant desdits États-Unis ou de quelqu'un d'entre eux, ne demandera ni acceptera aucune commission ou lettre de marque pour armer quelque vaisseau ou vaisseaux pour courre sus aux sujets de S. M. T.-C... de quelque prince ou États que ce soit, avec qui Sadite M. se trouvera en guerre ; et si quelqu'un de l'une ou l'autre nation prenait de pareilles commissions ou lettres de marque, il sera puni comme pirate. » Un très-grand nombre de traités contiennent des dispositions analogues. La plupart des ordonnances promulguées par les États neutres, pour régler la navigation de leurs sujets pendant la guerre, portent la défense expresse d'accepter des lettres de marque de souverains belligérants ; mais presque toutes ces lois sont dépourvues de sanction, et surtout, elles sont mal exécutées.

sans doute, mais ils devraient, alors qu'ils réclament le pouvoir de nationaliser un bâtiment par le seul fait de la délivrance d'une lettre de marque, ne pas se montrer si rigoureux lorsqu'il s'agit de la nationalisation neutre, à laquelle ils ont la prétention de mettre les conditions les plus injustes. En effet, s'ils ont le pouvoir d'adopter si facilement des étrangers, il est au moins extraordinaire que les peuples neutres, peuples indépendants et égaux sous tous les rapports aux belligérants, soient privés de la même faculté.

La concession de lettres de marque, et, par conséquent, du droit de visiter et de saisir les bâtiments pacifiques, faite à des étrangers, c'est-à-dire à des hommes uniquement mus par l'appât du gain, ou par le goût d'une vie aventureuse, est très-grave; elle compromet essentiellement la sécurité du commerce et de la navigation neutres. Il est à désirer que toutes les nations renoncent enfin à ce genre d'armements, et que les peuples pacifiques prennent des mesures efficaces pour empêcher leurs sujets d'accepter de semblables commissions; enfin, que le droit secondaire prohibe des faits aussi graves, et soumette au châtiment dû à la piraterie des actes qui réellement sont des actes de piraterie.

Les formes de la visite, telles qu'elles sont réglées par le droit secondaire, sont toutes substantielles, et l'inobservation d'une seule doit entraîner la nullité de la saisie, et, par conséquent, la mise en liberté du navire neutre.

La saisie opérée par un croiseur belligérant après avoir tiré le coup de canon d'assurance et de semonce, puisqu'ils sont confondus dans l'usage, sous pavillon étranger, peut-elle être valable? Cette ruse, ou plutôt cette fraude, vicie complétement tous les actes qui l'ont suivie, et notamment l'arrestation d'un navire neutre, pour quelque cause qu'elle ait eu lieu, et encore que le neutre fût coupable. Cette conclusion serait surtout fondée si la saisie était motivée sur la résistance faite par le neutre à la visite. En effet, le pavillon mensonger assuré par le croiseur était ou celui de son ennemi, ou celui d'un autre neutre; dans le premier cas, arborer et surtout affirmer

les couleurs de son adversaire est un fait réprouvé par toutes les nations civilisées; d'ailleurs le belligérant ne peut en réalité se plaindre et vouloir tirer vengeance de la résistance, de l'offense faite à son propre ennemi; et, dans cette hypothèse, les droits, le pouvoir de cet ennemi seul, et non les siens, sont méconnus; il ne peut donc élever la prétention de saisir un navire neutre qui n'a commis aucune offense à son égard. Dans le second cas, mon opinion se justifie d'une manière plus évidente encore. Les neutres ne sont tenus à aucun devoir de guerre les uns envers les autres; aucun ne peut prétendre semoncer les étrangers; le navire rencontré n'est, par conséquent, pas tenu d'obéir au coup de canon de signal; il n'est pas dans l'obligation de souffrir la visite, qui, dans ce cas, serait ou un acte de supériorité, c'est-à-dire un attentat contre son indépendance; ou un acte de piraterie. Il a donc le droit parfait de repousser, même par la force, une attaque injuste et dénuée de tout fondement. Le seul coupable est le croiseur; il devrait être soumis aux peines de la piraterie, car l'action dont il s'est rendu coupable a véritablement les caractères de ce crime. Malheureusement les belligérants sont peu scrupuleux; ce qu'ils cherchent avant tout, c'est le butin pour leurs armateurs, afin de les encourager à courir les mers; et trop souvent leur but principal est plus mauvais encore.

Les anciens règlements français ne sont pas très-explicites sur ce point. Ils privent de leurs parts de prise l'armateur et le capitaine dont le navire aura tiré le coup de semonce sous pavillon étranger; ils le condamnent même à des dommages-intérêts envers les propriétaires. Mais que devient le navire saisi? les hommes de l'équipage ont aussi droit à des parts de prise, l'État a également des prélèvements à faire. Il semble résulter des dispositions que la prise illégitimement faite, que le fruit de la piraterie est conservé, que toute la punition infligée aux coupables est la privation de ce qui leur revenait dans le butin, et que cette part est attribuée à l'État. La loi nouvelle est plus claire et plus injuste encore. Elle ne parle que du cas où le croiseur aurait tiré à boulet sur le bâtiment

chassé, c'est-à-dire engagé le combat sous pavillon mensonger; alors, si le navire pris est ennemi, elle prive le capitaine et l'armateur de leurs parts, qui sont confisquées au profit de la république; s'il est neutre, elle les condamne à des dommages-intérêts envers les propriétaires. Mais ce qui est inexplicable, c'est que la disposition finale veut que les équipages perçoivent leurs parts comme si la prise était adjugée aux armateurs [1].

Il me paraît impossible de concilier cette dernière disposition avec celle qui précède, relative aux navires neutres, et qui alloue des dommages-intérêts au propriétaire. Je crois que le dernier paragraphe ne doit être appliqué qu'aux bâtiments ennemis; que, dans ce cas seulement, l'équipage ne peut pas être privé de sa part dans la prise, parce que l'on ne peut lui imputer la faute commise par le capitaine. On remarquera, au reste, que l'arrêté de l'an XI punit le fait d'engager le combat sous pavillon simulé, et non celui de semonce et d'assurance sous ce signe trompeur. Admettre un pareil système serait renverser toutes les notions du juste et de l'injuste; les lois les plus simples de l'honneur défendent d'affirmer un mensonge; ce n'est plus une ruse de guerre, un stratagème, c'est une fraude indigne d'un homme, indigne, à plus forte raison, d'une nation. Si une pareille opinion prévalait, on devrait désormais soumettre à la visite même les vaisseaux de guerre, puisque la parole de ceux qui les commandent n'aurait plus aucune valeur. Aucun motif ne peut justifier un pareil usage, pas même les représailles [2]; tout

[1] « Les capitaines de bâtiments armés en course seront tenus d'arborer le pavillon français avant de tirer à boulet sur le bâtiment chassé, sous peine d'être privés, eux et les armateurs, de tout le produit de la prise qui sera confisqué au profit de la république, si le bâtiment capturé est ennemi, et si le batiment est jugé neutre, les capitaines et armateurs seront condamnés aux dépens, dommages et intérêts envers les propriétaires. Mais les équipages ne seront pas privés de la part qu'ils auraient à la prise, suivant leurs conventions avec les armateurs, et ils seront traités de même que si la prise était adjugée aux armateurs. » Art. 33 de l'arrêté français du 2 prairial an II.

[2] « Et qu'on ne prétende pas se prévaloir de ce que, à l'imitation des Anglais, qui semblent ne connaître les lois de la guerre que pour en abuser, nos armateurs,

capitaine, tout commandant d'un bâtiment belligérant qui s'en rend coupable, quel que soit son grade, doit être considéré et traité comme un pirate, auquel il s'est lui-même et volontairement assimilé. La loi secondaire doit se préoccuper de cette tendance fatale des belligérants, et empêcher qu'elle ne passe dans l'usage. C'est un des points nombreux sur lesquels une union complète et permanente des peuples maritimes neutres, peut seul mettre un frein à l'ambition et au mauvais vouloir d'une nation hostile à toutes les autres, de la nation anglaise, qui la première, et il y a déjà un siècle, a autorisé ses croiseurs à détruire par le mensonge la foi due au pavillon des vaisseaux de guerre assuré par un coup de canon, par la parole d'honneur de leurs commandants [1]. La force matérielle peut imposer pour quelques temps de semblables usages, mais la loi internationale ne peut que les flétrir.

Toutes les autres formes de la visite, la distance à observer entre le croiseur et le navire visité, le nombre d'hommes qui doit monter à bord de ce dernier, la conduite qu'ils doivent tenir envers le neutre, etc., sont tellement essentielles, que toute saisie faite, sans qu'elles aient été toutes exactement remplies, est et doit être déclarée nulle, quelle que soit d'ailleurs la faute commise par le navire neutre.

Il en est de même, et à plus forte raison, de la saisie qui serait appuyée sur des découvertes faites à bord du navire visité par suite de recherches, ou sur des soupçons, encore qu'ils se trouvent justifiés. Dans le premier cas, le moyen

même les officiers des vaisseaux du roi, se sont mis dans l'usage, et dans la précédente guerre et dans celle-ci, de tirer le coup de canon de semonce sous un autre pavillon que celui du roi, alléguant qu'il fallait en user avec l'ennemi de la même manière qu'il en use avec nous, et qu'il suffit de ne pas combattre sous pavillon étranger. En effet, si l'usage, et surtout un usage qui intéresse l'honneur et la probité, pouvait l'emporter sur la loi, il n'y aurait rien à dire; mais ici on ne voit qu'un trait de lâcheté et de perfidie, que l'exemple des ennemis ne saurait justifier. » Valin, *Traité des prises*, ch. IV, sect. Ire.

[1] Ce fut pendant la guerre de 1744, contre la France, que l'Angleterre autorisa pour la première fois ses armateurs et même ses vaisseaux de guerre à tirer le coup de canon d'assurance et de semonce sous pavillon simulé.

employé pour constater le fait qui rend le neutre saisissable, est illégitime et contraire aux dispositions formelles de la loi internationale: il ne peut donc servir de fondement à un droit. Dans le second, le belligérant n'avait le droit d'opérer la saisie qu'en établissant l'existence de ce droit; or, au moment où il l'a exercé, il lui était impossible de faire cette preuve; il n'avait que des soupçons, il ne possédait donc réellement aucun pouvoir de saisir. D'ailleurs, la saisie, étant nulle dans son origine, ne peut, en aucun cas, devenir légitime; les juges sont donc dans l'obligation de mettre en liberté le navire et la cargaison saisis en vertu des preuves produites par les recherches, ou d'après des soupçons.

Telle est mon opinion; mais il est nécessaire de constater que l'usage de tous les peuples est contraire à cette opinion. En général, le navire ou les objets saisis dans l'une des deux circonstances que je viens de rappeler, sont déclarés de bonne prise. A cet égard, il est nécessaire de faire observer que les belligérants exigent, avec beaucoup de rigueur, que la preuve matérielle de la nationalité du navire et de l'innocence de son chargement, soit faite au moyen des pièces qui se trouvent à bord au moment même de l'arrestation: qu'ils rejettent les pièces les plus officielles produites postérieurement; et que cependant ils admettent celles qui sont découvertes postérieurement et produites par leurs propres croiseurs. Cette prétendue justice est réellement la plus révoltante iniquité.

Lorsque le commandant du croiseur a déclaré au capitaine neutre qu'il saisit le navire, il doit, ainsi que nous l'avons dit en parlant de la visite, s'abstenir de toute violence, de toute voie de fait, non-seulement envers les personnes, mais encore à l'égard du navire et de la cargaison. Ainsi, il ne peut ouvrir aucun des colis qui se trouvent à bord, ni commettre aucun dégât. Son devoir est de maintenir tous les hommes de son équipage, de prévenir tout pillage, tout désordre, enfin d'empêcher qu'il soit rien fait de contraire aux intérêts soit du navire, soit de ceux qui le montent [1]. Outre les rai-

[1] Les obligations du croiseur saisissant sont tracées dans un grand nombre de

sons d'humanité qui prescrivent cette conduite, il en est une autre tirée de la nature même de la saisie. Le navire neutre, dans cette position, n'est pas encore pris; il n'est pas devenu la propriété du capteur; il est seulement en état de prévention; les juges compétents seuls peuvent le condamner; jusqu'à ce que la sentence soit rendue, il est, ainsi que tout ce qu'il porte, la propriété des neutres. Cette opinion est celle de presque tous les publicistes, bien que la plupart n'aient pas fait la distinction que je viens d'établir [1].

Aussitôt qu'il a déclaré la saisie, le belligérant doit dresser, en présence du capitaine neutre, un procès-verbal des faits et circonstances qui motivent son action; cette pièce contient ordinairement le signalement du bâtiment arrêté. Il doit s'emparer des papiers du navire saisi, en dresser un inventaire et les mettre sous scellé; le capitaine neutre doit être invité

traités, et notamment dans les suivants : 1739, entre la France et les Provinces-Unies, art. 27; 1742, entre la France et le Danemark, art. 23-25; 1742, entre le Danemark et la Sicile, art. 23; 1753; entre la Sicile et les Provinces-Unies, art. 31; 1769, entre la France et la ville libre de Hambourg, art. 21 et 24; 1778, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 13 et 15; 1782, entre les États-Unis d'Amérique et la Hollande, art. 11; 1783, entre la Suède et les États-Unis d'Amérique, art. 19 et 20; 1783, entre la Russie et l'Autriche, art. 13; 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 28 et 30; 1787, entre la France et la Russie, art. 31; 1787, entre la Sicile et la Russie, art. 22; 1787, entre la Russie et le Portugal, art. 26 et 27; 1789, entre le Danemark et la république de Gênes, art. 11; 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 20. Presque tous les traités conclus par les puissances européennes, l'Angleterre exceptée, avec les nouveaux États de l'Amérique, contiennent les mêmes stipulations. Les lois intérieures des diverses nations sont également d'accord sur ce point. Voyez entre autres les ordonnances françaises de 1400, art. 7; 1544, 1583, 1681, liv. III, ch. IX, art. 19 et 20; et les divers règlements faits spécialement sur le pillage des prises; enfin l'arrêté du 2 prairial an XI; les ordonnances espagnoles de 1621 et 1719, art. 6 et 29; danoises, 1710, art. 7, 9 et 10; suédoises, 1715 et 1741, art. 3; hollandaises de 1640, 1692 et 1781; les statuts anglais, 6, Anne, ch. XIII; 13, George, cap. IV, sta. 9; 19, George III, cap. LXVII, sta. 30; l'édit autrichien, 1783, art. 14 et 15; l'édit russe de 1783, art. 16 et 17.

[1] « Quant à la prise des vaisseaux pacifiques et neutres, dans quelques-uns des cas prévus dans cet ouvrage, c'est une maxime pratique générale, qu'aucun armateur ne peut se les approprier ni en rien distraire avant qu'elle ait été jugée légitime par les magistrats délégués, à cet effet, par l'autorité publique... » Lampredi, *Droit maritime de l'Europe*, ch. IV, art 2, § 9. Voyez aussi de Martens, *Essai sur les armateurs, les prises et surtout les reprises*, liv. II, § 24.

à assister à cette opération, à signer l'inventaire et à opposer son cachet sur le paquet. Dans tous les cas, et alors même qu'il refuserait de concourir à cette mesure conservatoire, le commandant du croiseur doit lui remettre un reçu de ses papiers, ou plutôt un double de l'inventaire au bas duquel il met la décharge. Enfin, le saisissant doit fermer les écoutilles avec le plus grand soin. Toutes ces formalités sont indispensables; elles seules peuvent mettre les juges, appelés à statuer sur le sort du navire, à portée d'apprécier les causes alléguées soit pour attaquer, soit pour justifier la saisie.

La saisie ainsi faite et constatée, le croiseur conduit ou fait conduire le navire dans le port qu'il juge convenable. A son arrivée, il doit faire une déclaration spéciale aux fonctionnaires chargés de cette partie, afin que la procédure commence immédiatement.

Nous avons vu que, lorsque le saisie est motivée par le transport d'objets de contrebande pour un port ennemi, le neutre pouvait offrir au belligérant de lui remettre ces objets, afin de pouvoir continuer son voyage. Lorsque le croiseur peut se charger de ces marchandises qui seules motivent l'arrestation, le commandant doit en donner un reçu détaillé au capitaine neutre; l'inventaire fait double doit être signé par tous deux. La partie de la cargaison ainsi livrée au croiseur reste cependant sous le coup de la saisie simple; l'abandon fait par le neutre n'implique pas la reconnaissance de la légitimité de la saisie et ne peut équivaloir au jugement, qui seul proclame la prise. Le belligérant, aussitôt son arrivée au port, doit faire la déclaration, débarquer les denrées saisies et remplir toutes les formalités pour faire déclarer la prise. Les traités et même les lois intérieures des belligérants gardent le silence sur ce point; mais il me paraît impossible d'admettre que le transbordement des objets saisis, consenti, demandé même par le capitaine neutre, puisse avoir pour effet d'imprimer à ces objets le caractère de prise. De Martens soutient l'opinion que je viens d'énoncer [1].

[1] Il semble que, même dans ce cas, l'armateur, non-seulement doit attendre la

Chez quelques nations, il est permis aux croiseurs de relâcher, moyennant une rançon, les navires pris sur l'ennemi. Cet usage ne fut adopté qu'à la fin du XVII[e] siècle, ou plutôt abandonné, et même condamné depuis très-longtemps, fut repris à cette époque [1]. Il ne peut être appliqué aux navires neutres soumis à la saisie; les circonstances principales qui motivent la saisie, s'y opposent par leur nature même. Lorsque le neutre fait le commerce de contrebande de guerre avec l'ennemi, le droit afférent au belligérant de s'emparer des objets nuisibles résulte seulement de celui, que lui accorde la loi primitive, d'empêcher ces objets d'arriver jusque chez son adversaire; comment donc un croiseur pourrait-il être autorisé à rançonner une cargaison de cette nature, et à la laisser ensuite parvenir à l'ennemi? Par ce fait, le belligérant prouverait lui-même que le commerce prohibé ne lui cause aucun dommage, et par conséquent que son droit de saisie n'existe pas. Ce raisonnement s'applique également au cas de saisie de bâtiment neutre pour violation de blocus, ainsi qu'à tous ceux qui sont motivés par l'immixtion directe aux hostilités.

D'ailleurs, il n'existe aucune similitude entre la saisie d'un navire neutre et la capture d'un ennemi. Cette différence essentielle a motivé, de la part des nations qui autorisent la rançon des navires ennemis, la défense d'y soumettre les bâtiments neutres saisis. Le doute exprimé par de Martens [2] sur la disposition des lois françaises à cet égard, s'applique aux

sentence du juge compétent avant de disposer en propriétaire de ces marchandises, mais que, si cette sentence déclare ces marchandises pour libres, elles devront être restituées aux propriétaires; la cession faite par le capitaine n'était que confidentielle, elle n'avait pas le caractère d'une rançon. Mais si les lois n'ont pas touché à ce point, et si je ne trouve du moins aucune sentence de restitution, c'est que le capitaine de la prise abandonnera difficilement ces marchandises, s'il n'est convaincu qu'elles sont sujettes à confiscation, et dans ce cas, la sentence est à prévoir. » *Essai sur les armateurs*, liv. II, § 29, note C.

[1] L'ordonnance de la marine de 1681 est la première en France qui fasse mention des rançons. Les lois des autres nations n'en parlent également que vers cette époque. Mais plusieurs dispositions du *Consulat de la mer* prouvent que, dès les temps reculés où fut rédigée cette compilation, l'usage de rançonner les navires ennemis était établi. Voyez de Martens, *Essai sur les armateurs*, loc. cit., § 23.

[2] Voyez de Martens, *ubi sup.*, § 24, note H.

règlements antérieurs, qui ont beaucoup varié sur la rançon, et qui n'avaient jamais statué positivement sur les neutres; mais le doute n'est plus permis aujourd'hui; l'arrêté du 2 prairial an XI est formel, il défend expressément de rançonner les neutres, même dans les cas où ils sont soumis à la saisie [1].

Plusieurs puissances maritimes défendent à leurs croiseurs de mettre à rançon même les bâtiments ennemis; la législation anglaise est très rigoureuse; elle assimile le fait de rançon à un acte de piraterie [2].

§ II. — LIMITES DE LA SAISIE.

Dans le titre XI, nous avons établi quelles sont les limites de la visite; la visite est en réalité un acte préliminaire et indispensable de toute saisie; cette dernière ne peut en aucun cas être pratiquée qu'après l'exercice de l'autre. De là il résulte que les limites sont les mêmes, et que tout ce que nous avons dit en parlant de la visite s'applique également à la saisie. Quant aux lieux, les limites doivent être fixées de la manière suivante : la saisie peut être pratiquée dans toutes les mers libres, dans toutes les mers territoriales et fermées appartenant à l'un des belligérants; mais elle ne saurait l'être dans les parties de l'Océan soumises à la juridiction des puissances neutres, même étrangères au navire saisi. Bien que nous

[1] L'art 39, chap. v, porte : « Il est expressément défendu à tous capitaines de bâtiments armés en course ou en guerre et marchandises, de rançonner à la mer aucun bâtiment muni d'un passe-port émané d'une puissance neutre, lors même que ce passeport serait suspecté de simulation ou pourrait être considéré comme illégal ou expiré. Ils ne pourront même rançonner un bâtiment, évidemment ennemi, sans l'autorisation de leurs armateurs et autres formalités ci-après indiquées; et ne sera, à cet égard, considéré comme ennemi, que le bâtiment naviguant avec un passeport émané d'une puissance ennemie. » Les articles suivants règlent les formalités à remplir pour les traités de rançon. L'Espagne, par son ordonnance du 1er juillet 1779, n'autorise à rançonner les navires ennemis, que les seuls corsaires déjà chargés de trois prises. Le règlement russe du 31 décembre 1787, art. 27, prohibe absolument les rançons, même des navires ennemis.

[2] Voyez le statut 11, 19, George III, cap. VII, et statut 13, 19, George III, cap 67.

ayons établi les bases de cette immunité du territoire neutre, et que nous ayons tiré les conséquences qui en découlent, il nous reste à examiner une question assez importante.

Un navire est saisi dans la mer territoriale d'une nation neutre étrangère à ce navire, la saisie est nulle; elle donne même lieu à une réclamation contre le croiseur qui l'a opérée, ou plutôt contre son souverain; mais quel est le peuple qui a droit de faire cette réclamation, d'exciper de la nullité et de réclamer le navire arrêté? Lorsque la capture frappe un navire belligérant, nous avons démontré que le neutre, possesseur de la mer territoriale, a seul le pouvoir d'exiger la restitution du bâtiment et les réparations dues pour la violation de son domaine. Cette règle me paraît devoir être appliquée également lorsqu'il s'agit d'un navire neutre. Ici je n'examine la question que sous le point de vue de la violation du droit de juridiction, et indépendamment de la validité ou de l'invalidité de la saisie elle-même.

Quant à la nation neutre, propriétaire du navire victime de cet attentat, elle ne peut réclamer sur ce chef la nullité de l'arrestation, à moins qu'elle ne soit en même temps souveraine de la mer territoriale dont le privilége a été violé. Si la saisie a été faite sans cause légitime, elle peut faire valoir ses droits, mais indépendamment de la question spéciale de juridiction. Au reste, cette nation a le droit de demander au propriétaire du lieu où la saisie a été indûment opérée, d'intervenir pour obtenir la restitution du bâtiment; et en cas de refus, de se tenir pour offensée par le souverain, et même de lui déclarer la guerre, parce qu'il ne remplit pas les devoirs de la neutralité [1].

Nous avons vu que le droit d'exercer la visite, et par conséquent celui de saisir les navires neutres était limité quant au temps; que notamment il ne prenait naissance que par la notification de la guerre faite au peuple neutre par l'un des belligérants. Une question peut s'élever sur ce point. Il

[1] Voyez le développement de ces principes ci-dessus, tit. I, ch. III, sect. I; et tit. VI, ch. I, sect. II.

arrive souvent qu'au moment même de la notification, des navires neutres se trouvent à la mer, sans être munis de tous les papiers nécessaires pour prouver légalement aux belligérants leur nationalité et l'innocuité de leurs chargements; ils ont les expéditions suffisantes pour le temps de paix, mais non celles exigées en temps de guerre ; il peut se rencontrer aussi que des bâtiments ayant à bord des effets de contrebande soient en route pour les ports de l'une des nations devenues belligérantes : ces navires sont-ils soumis à la saisie?

Il me paraît nécessaire de diviser cette question, et d'entrer dans quelques développements. Lorsque la guerre éclate entre deux puissances maritimes, il est de principe que les navires de commerce de l'une d'elles qui se trouvent dans les ports de l'autre, ne peuvent être considérés comme des prises, et qu'ils ont la faculté de se retirer pour rentrer dans leur pays; ce principe est consacré par un grand nombre de traités [1], dont plusieurs ont même fixé le délai pendant lequel ils peuvent jouir de cette immunité. Il vrai que, dans l'usage, les belligérants respectent rarement cette loi, et que souvent le premier acte de la guerre est de saisir tous les navires devenus ennemis, qui se trouvent dans les ports du belligérant, qui y sont venus sur la foi des traités et de la paix; mais cette violation de la foi publique, malheureusement trop fréquente, ne détruit pas la loi. La raison qui a dicté ce principe pour les navires qui se trouvent dans le port devenu ennemi au moment de la déclaration de guerre, l'a fait étendre à ceux qui, étant en cours de navigation à ce même

[1] Voyez notamment les traités du 11 avril 1713 (Utrecht), entre la France et l'Angleterre, art. 19, et entre la France et la Hollande; tous les traités conclus pendant le XVIIIe siècle, entre la France et la Grande-Bretagne. Celui du 26 septembre 1786 porte, art. 2, qu'en cas de rupture entre les deux puissances, les sujets respectifs pourront continuer à habiter le territoire ennemi, pourvu qu'ils se conforment aux lois, afin que, dans le cas où, leur conduite les rendant suspects, le souverain jugerait à propos de les renvoyer de ses États, il leur serait accordé un délai de douze mois pour régler leurs affaires. Cette disposition, dans sa généralité, embrasse évidemment les navires qui se trouvent dans les ports. Voyez aussi le traité de 1787, entre la France et la Russie, art. 45.

moment, sont rencontrés par des croiseurs à la haute mer; on leur accorde un délai suffisant pour se mettre en sûreté. A cet égard, le droit n'est pas douteux ; mais, sur ce second point comme sur le premier, il faut avouer qu'il est très-rarement respecté [1] ; cependant il existe, et les faits contraires ne peuvent le détruire. Tous les auteurs reconnaissent ce double principe [2].

[1] La violation de ces règles signale le couronnement de presque toutes les guerres dans lesquelles l'Angleterre est partie. Ainsi, en 1779, avant même de déclarer la guerre à la France, cette puissance enleva tous les bâtiments pêcheurs français qui se trouvaient sur le banc de Terre-Neuve et deux frégates. Elle suivit la même marche en 1802, à l'époque de la rupture de la paix d'Amiens. Il est presque passé en usage de saisir, au moment de la rupture, tous les navires de la puissance adverse qui se trouvent dans les ports. C'est ainsi que, sans aucune déclaration de guerre et avant les odieuses hostilités commises à Copenhague en 1801, la Grande-Bretagne saisit tous les navires danois qui se trouvaient dans ses ports. Souvent même, comme le fait observer Massé (*Droit commercial*, t. I, liv. II, tit. II, ch. II, sect. III, § 2, n° 360), « il est prudent de ne pas se fier aux traités, et, dans la crainte que l'autre belligérant soit, moins scrupuleux, de commencer par prendre, pour ne pas être seul à être pris. C'est une mesure de précaution, une sorte de représaille anticipée à laquelle on se croit presque toujours obligé de recourir... » Cet usage est déplorable ; c'est ainsi que le droit international, sans cesse violé, sans cesse obscurci par des abus de la force, devient chaque jour plus difficile à appliquer, et donne au plus fort un prétexte pour abuser de sa puissance.

[2] « Ainsi le souverain qui déclare la guerre ou à qui elle est déclarée, ne peut retenir prisonniers les sujets de l'ennemi qui se trouvent dans ses États au moment de la déclaration, non plus que leurs effets mobiliers... » Massé, *Droit commercial*, liv. II, tit. I, ch. II, sect. I, § 1, n° 138. « Ainsi que nous l'avons vu, un État belligérant ne peut retenir dans ses ports les bâtiments ennemis qui s'y trouvent au moment de la déclaration de guerre ; on doit leur assigner un délai suffisant pour se retirer... » Le même, ch. II, sect. II, § 2, n° 360. « Les sujets qui, sur la foi des traités, du droit des gens et de la paix, sont entrés dans un pays, ne peuvent justement souffrir de la mésintelligence établie entre les cabinets des deux cours, avant qu'elle soit connue. Les déclarations de guerre ne sont établies et adoptées par le droit des gens que pour publier aux peuples les querelles de leurs souverains, et pour les avertir qu'ils se trouvent en état de guerre, que leurs personnes et leurs fortunes ont un ennemi à craindre... » De Steck, *Essais*, p. 30. « Un vaisseau marchand qui se trouverait en mer dans le temps que la nation à laquelle il appartient entre en guerre, ne peut être pris à son arrivée dans un port ennemi, en vertu de la guerre survenue entre les deux nations. La foi publique doit lui servir alors de sauvegarde... On a prévu cette circonstance dans quelques traités publics, dans lesquels on a fixé un terme pour donner aux navires qui se trouveraient en route le temps d'être instruits de la rupture... » Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, § 7, p. 287.

La guerre de 1854 a fourni un mémorable exemple de la loyauté de la part des belligérants entre eux. Non-seulement les navires russes, qui se trouvaient dans les ports français et anglais, obtinrent un délai suffisant pour se retirer; non-seulement on leur accorda des sauf-conduits pour regagner leur pays; mais encore on déclara que les bâtiments russes, ayant mis à la voile pour les ports devenus ennemis, avant la déclaration de guerre, seraient reçus dans ces ports, pourraient décharger leur cargaison, et même y prendre un chargement, et obtiendraient un sauf-conduit pour retourner dans leur patrie [1]. Mais, dans ces documents si remarquables, il n'est pas parlé des navires neutres.

Si ces règles sont applicables aux bâtiments devenus ennemis, lorsqu'ils ignorent la nouvelle position dans laquelle ils se trouvent placés, par suite de l'ouverture légitime des hostilités, elles doivent l'être, à plus forte raison, aux bâtiments neutres. Les navires des nations pacifiques ne peuvent donc pas être soumis à la saisie, s'ils sont sortis des ports avant la notification officielle de la guerre, ou même avant que cette notification y fût connue, et n'ayant par conséquent pu se pourvoir ni du passeport exigé par les traités en temps de guerre, ni des papiers nécessaires pour établir l'innocence de leur chargement aux yeux des croiseurs, papiers nécessaires pendant les hostilités, mais presque toujours inutiles, et par conséquent négligés en temps de paix. Il suffit alors qu'ils soient munis des documents exigés par les lois de leur pays pendant la paix. On ne saurait admettre, en effet, que les neutres fussent soumis à un traitement plus rigoureux que les belligérants eux-mêmes.

Plusieurs traités ont formellement prévu cette circonstance et ont adopté le principe de la saine raison, en proclamant que le neutre est à l'abri des conséquences d'une guerre dont il ignore l'existence [2]. Galiani, Azuni et Massé soutiennent

[1] Voyez déclaration du 27 mars 1854, *Bulletin des Lois françaises*, 1er semestre, 1854, p. 840.

[2] Voyez entre autres les traités de 1677, entre la France et l'Angleterre, renou-

également cette opinion [1]. Cependant le dernier ne considère pas la déclaration de guerre à l'ennemi, non plus que la notification aux peuples étrangers, comme nécessaires; son raisonnement s'applique à la connaissance de fait; il ne consacre pas moins la règle que je viens de développer [2]. Je crois avoir complétement prouvé que la notification aux neutres est indispensable, pour les prévenir qu'ils ont désormais de nouveaux devoirs à remplir [3]. C'est de cet acte seulement que peut courir le délai accordé aux nations neutres pour régulariser la position des bâtiments qu'elles mettent à la mer.

Mais quel sera ce délai? Sur cette question, le droit secondaire est muet. Pour les nations qui ont fixé le délai dans lequel la déclaration de guerre serait réputée connue, pour régler la confiscation de la propriété neutre chargée sur les navires ennemis [4], il me paraît qu'il ne peut y avoir de doute, et que le même délai doit être accordé pour la régula-

velés dans tous les actes intervenus entre ces puissances jusqu'en 1802; de 1678, entre la France et la Hollande; de 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 29; de 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 15.

[1] « ... Che un neutrale inopinatamente sorpreso dalla rottura della pace trovavasi egli, o teneva i suoi averi sul territorio d' uno de' guerreggianti, indubitatamente non può esser riguardato come appartenente alla gente tra la quale trovavasi, ma conveniva concedergli tempo proporzionato a poter allontanarsene... » Galiani, *De' doveri*, etc., cap. IX, § 6, p. 270. La même équité naturelle et le droit des gens primitif, qui était alors la règle des actions de quelques puissances maritimes de l'Europe, leur apprirent qu'un chargement fait avant la rupture de la paix ou avant que la guerre fût formellement et publiquement déclarée, ne pouvait être regardé comme une contravention, et que les neutres qui se trouvaient dans ce cas pouvaient à bon droit réclamer contre la prise. . » Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, p. 252, ch. III, art. 3, § 5.

[2] « J'ajouterai, comme observation générale qui s'applique à tous les cas où il y a lieu de savoir si les ennemis ou les neutres sont présumés avoir eu connaissance de l'état de guerre, qu'il n'est pas nécessaire, pour que cette présomption existe, qu'il y ait eu une déclaration de guerre; il suffit que la guerre ait éclaté de fait et que les hostilités soient notoires .. Je serais assez porté à croire, avec Bynkershoek et Thomassius, que les déclarations de guerre sont plutôt un office d'humanité qu'un devoir rigoureux... » *Droit commercial*, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 2, n° 364.

[3] Voyez ci-dessus, tit. III, sect. II, § 1, p. 132.

[4] Voyez notamment le traité de 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 29, et ci-dessus, tit. X, ch. III.

risation des expéditions. Pour les autres, on devra nécessairement adopter le temps fixé par le souverain lui-même pour donner la force exécutoire à ses propres lois dans les diverses parties de ses États. Quant aux bâtiments déjà en cours de voyage, ils ne sauraient être saisis pour défaut des papiers exigés seulement en temps de guerre, tant qu'ils ne sont pas arrivés dans un port de leur nation, où ils puissent obtenir ces papiers, quelque temps que puissent durer leur voyage. Ainsi, un navire suédois met à la voile pour les mers de la Chine, sans se munir du passe-port spécial de guerre exigé par les traités consentis entre la Suède et la Russie. Pendant son voyage, la guerre éclate entre la Russie et l'Angleterre ; jusqu'à son retour en Suède, ou dans un port où il lui sera possible de se procurer le passe-port spécial, ce navire ne peut être saisi à cause de l'absence de cette pièce importante même si son voyage dure plusieurs années.

Ce que je dis ici pour le passeport s'applique également à la forme, et même au manque absolu de toutes les autres pièces de bord ; tant que le navire n'aura pas été dans la possibilité de se procurer ou de faire régulariser ces pièces, leur absence ou leur irrégularité ne peut motiver la saisie. C'est ce que proclamait, avec autant de force que de raison, M. Portalis, commissaire du gouvernement près le conseil des prises de France : « Dans la cause actuelle, sans examiner si les capitaines américains sont ou ne sont pas tenus à exhiber un rôle d'équipage arrêté par les officiers publics du lieu de départ, j'observe que les capturés excipent de l'impossibilité physique où ils ont été de faire viser leur rôle d'équipage par les officiers publics de Philadelphie... [1]. »

Lorsqu'il existe des traités qui ont fixé un délai passé lequel les navires neutres trouvés en contravention sont soumis à la saisie, cette disposition doit s'entendre en ce sens, que le délai s'applique seulement au moment du départ du navire, et

[1] Conclusions dans l'affaire du navire américain *le Pegou*, saisi par les frégates *la Bravoure* et *la Cocarde*. Le conseil des prises adopta ce système par sa sentence du 9 prairial an IX.

non à celui où il est rencontré sur l'Océan. C'est-à-dire que tous les bâtiments sortis des ports de leur souverain après l'expiration du délai, sont soumis à la saisie, si leurs papiers sont incomplets ou irréguliers; mais qu'ils ne peuvent être arrêtés et détenus, si, partis du port avant l'expiration du délai, ils sont visités, après cette expiration, par un croiseur belligérant. Dans l'usage cependant, les belligérants adoptent l'interprétation contraire ; ils saisissent le bâtiment qui, absent depuis longtemps de son pays, est rencontré à la mer, après l'expiration du délai fixé, sans être pourvu des papiers de bord, exigés pendant la guerre. Cet usage est une iniquité et une atteinte grave portée à l'indépendance des peuples neutres.

Les principes que je viens de développer sont-ils applicables au navire neutre ayant pris la mer avant de connaître l'ouverture des hostilités, pour se rendre dans un port de l'un des belligérants, et porter des munitions de guerre, des objets de contrebande? Ici se présente une circonstance nouvelle : le souverain du croiseur a un intérêt puissant à empêcher l'arrivée chez l'ennemi des denrées de cette nature (du moins on est convenu de le considérer ainsi), et les lois internationales lui donnent le pouvoir de s'y opposer. D'un autre côté, le droit de saisir la contrebande de guerre appartenant au neutre, résulte non de l'intérêt du belligérant à priver l'ennemi de secours, mais surtout, mais seulement du fait par le neutre d'avoir pris une part directe aux hostilités, d'avoir violé ses devoirs. Or, dans l'hypothèse que nous examinons, le neutre ne peut avoir violé les devoirs qui n'existent pas encore, puisque, ne connaissant pas l'état de guerre, il n'y a à ses yeux ni belligérants ni neutres. La question me paraît facile à résoudre d'après les notions de l'équité : le belligérant n'a pas le droit de saisir le navire neutre, il a seulement intérêt à empêcher les denrées prohibées de parvenir chez son adversaire, à priver ce dernier de l'augmentation de forces qui résulterait de leur arrivée. Le croiseur devra donc se borner à faire connaître au neutre, rencontré dans de

semblables circonstances, l'état de guerre, et à le détourner de sa route.

Si le bâtiment ainsi prévenu refuse d'obtempérer à l'avertissement, s'il est rencontré de nouveau se dirigeant vers le port de sa destination, sans avoir préalablement déchargé les objets de contrebande, peut-il être saisi? Le neutre, au moment où il a entrepris son voyage, n'était pas neutre, puisqu'il n'existait pas de guerre; son expédition était légitime et conforme à son droit; il n'a donc pas violé la neutralité. La rupture du voyage peut entraîner pour lui des pertes considérables, que le belligérant n'a pas le pouvoir de lui imposer; il n'a qu'un intérêt, et non un droit; cet intérêt ne peut l'autoriser à violer l'indépendance du peuple pacifique, c'est-à-dire d'un peuple complétement libre et qui n'est tenu à faire aucun sacrifice en faveur d'un étranger. La loi secondaire n'a pas prévu cette difficulté; si on ne consulte que le droit strict, tel qu'il est tracé par la loi primitive, la solution ne saurait être douteuse. Le neutre, n'ayant violé aucun de ses devoirs, ne peut être soumis à la saisie, il est libre d'accomplir le voyage commencé; l'intérêt du belligérant ne peut apporter aucune modification à ses droits; parce que cet intérêt, quelque réel, quelque pressant qu'il soit, ne peut avoir aucune valeur à l'égard d'un peuple indépendant. Cette opinion trouve un appui, très-indirect il est vrai, dans les traités conclus par les puissances qui déclarent la propriété neutre confiscable à bord des navires ennemis. Lorsque ces marchandises ont été chargées avant la déclaration de guerre, quelle que soit leur nature, même alors qu'elles sont contrebande de guerre, elles doivent être restituées au propriétaire neutre [1].

Telle est la solution en droit; en fait, elle est complétement

[1] Voyez les traités de 1677, entre la France et l'Angleterre; 1678, entre la France et la Hollande, art. 22; 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 29. Cette disposition, que j'ai déjà citée textuellement, ordonne la restitution aux neutres, même des denrées de contrebande. Le traité du 8 vend. an IX (1800), entre la France et les États-Unis d'Amérique, contient une disposition semblable dans son art. 15.

opposée, dans ce cas, comme dans ceux que nous avons déjà examinés, l'intérêt des parties en guerre a été placé au-dessus de leurs devoirs et des droits des peuples pacifiques; en conséquence, on a soumis les navires neutres à la saisie, comme s'ils étaient coupables d'avoir violé leurs devoirs.

Pour concilier cet intérêt avec l'indépendance du commerce neutre, on pourrait, ce me semble, accorder au belligérant le droit de préemption sur les objets de contrebande chargés sur les navires pacifiques, avant la notification de la guerre, en destination pour les ports de son ennemi, et que le capitaine neutre refuserait de conduire dans un autre lieu neutre. Dans ce cas, le souverain du croiseur qui voudrait faire usage de cette faculté, devrait payer les objets prohibés au prix du lieu de destination, et de plus le fret convenu. Si, pour arriver à ce résultat, il est forcé d'arrêter le navire neutre et de le conduire dans un port autre que celui de sa destination, il sera dans l'obligation de l'indemniser de tous les frais et pertes matérielles et effectives occasionnés par le changement de route, par le retard et par la rupture de sa charge; en un mot, faire en sorte que les propriétaires armateurs et chargeurs n'éprouvent aucun dommage. Cette transaction entre le droit absolu du neutre, et l'intérêt, très contestable et surtout très-arbitraire, du belligérant, peut-être équitable, du moins en présence de l'usage établi; mais je dois avouer qu'elle n'est nullement fondée en droit.

Dans ces circonstances, Massé admet le droit de préemption en faveur du croiseur, mais sans s'occuper du dommage que l'exercice de ce prétendu droit peut causer au neutre, surtout lorsqu'il est arrêté et conduit dans les ports du saisissant [1].

[1] « Outre l'acte hostile qu'il y a en général à reprocher au neutre qui transporte ces marchandises à l'un des belligérants, il y a dans le transport seul un fait que l'autre belligérant a intérêt à empêcher, puisque ce transport fortifie directement son ennemi et lui fournit les moyens de soutenir la guerre. Il peut donc arrêter la contrebande de guerre sous pavillon neutre, quoique le neutre qui ignorait la déclaration de guerre ne commette pas un acte hostile; mais, en l'arrêtant, il ne peut pas la confisquer, parce que la confiscation est la peine d'une faute, et que le neutre n'en a pas commis. Il n'a d'autre droit que de s'en emparer en payant la valeur et le fret convenu. *Droit commercial*, ubi sup., n° 303.

Henneccius va beaucoup plus loin ; il résulte de son argumentation, d'ailleurs peu développée, que la contrebande chargée sur un navire neutre, ignorant l'ouverture des hostilités, et destinée pour un port ennemi, est soumise à la confiscation [1]. Cette solution serait beaucoup plus rigoureuse que celle prise par les nations commerçantes, dans les cas de contrebande de douanes, c'est-à-dire lorsqu'elles dictent des lois sur leur propre territoire, où elles ont une puissance absolue. Dans ce cas, en effet, lorsqu'une loi nouvelle est promulguée pour modifier le tarif des droits, ou prononcer des prohibitions d'importation, on n'applique les peines prononcées contre l'infraction qu'après avoir donné connaissance des nouvelles dispositions; on accorde même un délai pendant lequel les anciens règlements restent en vigueur, à l'égard des navires expédiés des pays éloignés sur la foi de ces règlements. J'ai déjà eu occasion de faire remarquer combien les décisions d'Henneccius étaient rigoureuses contre les neutres.

Le droit de saisie prend fin avec les hostilités : les dernières peuvent ou être suspendues en vertu d'une trêve, d'un armistice, ou cesser complétement par suite d'un traité de paix définitif. Nous avons vu qu'en cas de trêve, les croiseurs belligérants ne pouvaient plus procéder à la visite des bâtiments neutres; ils n'ont par conséquent pas le droit de saisir ces navires : il en est de même, et à plus forte raison, lorsqu'un traité de paix existe. Ce que nous avons dit à cet égard s'applique exclusivement au cas où le croiseur connaît d'une manière officielle, ou du moins positive, l'armistice ou la conclusion de la paix ; mais il peut l'ignorer, et ce fait se présente très-fréquemment. Il se trouve alors dans une position analogue, mais en sens inverse, à celle que nous venons d'examiner ; dans ce cas, on ne saurait lui refuser le droit d'agir comme si les hostilités continuaient par les raisons mêmes que nous avons développées. Il est cependant indispensable d'examiner avec soin deux questions importantes qui se présentent

[1] *De navibus ob. vect. vetit. merc. commissis.*, § 18 et suiv.

très-souvent, ou plutôt chaque fois que la paix met fin aux hostilités maritimes.

Un très-grand nombre de traités de paix stipulent spécialement un délai pendant lequel toutes les conquêtes, toutes les prises faites sur mer sont valables[1]; d'autres, au contraire, gardent un silence absolu sur ce point. Comment doit-on statuer sur les navires neutres saisis après la conclusion du traité dans ces deux hypothèses?

Si on considère seulement les prescriptions du droit primitif, ces deux questions sont facilement résolues. Nulle saisie ne peut être valablement opérée après le rétablissement de la paix; toutes celles qui ont pu être faites postérieurement à la signature du traité sont nulles; les navires doivent être immédiatement rendus à leurs propriétaires. Les devoirs de la neutralité prennent naissance avec la guerre, ils cessent avec la guerre; dès que la paix est conclue, il n'y a donc plus de devoirs à remplir pour les peuples qui n'étaient pas en guerre, ils reprennent leur entière indépendance. Les ci-devant belligérants n'ont plus le droit même de les soumettre à la visite; ils sont donc dépourvus du droit de les saisir. Sans doute le croiseur peut ignorer le rétablissement de la paix et arrêter un navire neutre, même postérieurement à ce fait inconnu pour lui; mais la saisie, quoique fondée sur des motifs légitimes, si l'état d'hostilités eût continué, est nulle, parce que cet état, qui seul pouvait la rendre valable, n'existe plus. Il me paraît inutile de développer plus longuement ce raisonnement.

Quant à la teneur du traité intervenu entre les deux parties en guerre, on remarquera que cet acte, passé entre deux nations pour régler leurs prétentions respectives, n'a et ne peut avoir aucune valeur à l'égard des peuples qui n'ont pas con-

[1] Voyez notamment les traités de 1762, entre la France et l'Angleterre, art. 25; 1783, entre les mêmes puissances, art. 28; 1783, entre l'Espagne et l'Anterre, art. 10; 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 3 et 4; 9 février 1801, entre la France et l'Autriche, art. 3; 29 mars 1801, entre la France et Naples, article 1er; 25 mars 1802, entre la France, l'Angleterre, l'Espagne et la Hollande, art. 12.

tracté, qui sont restés étrangers à sa conclusion; que par conséquent on ne peut, en aucun cas, opposer les stipulations de ces traités aux nations qui étaient demeurées neutres pendant la guerre. Cette solution devrait suffire pour répondre aux deux questions; mais les abus qui se sont souvent produits, les faits sanctionnés le plus souvent par la force, me font une nécessité d'entrer dans une discussion plus complète.

Lorsque la convention qui met fin aux hostilités n'a stipulé aucun délai pendant lequel les captures maritimes, faites sur la nation jusque-là ennemie, doivent être réputées valables, il ne saurait s'élever aucune difficulté. Cette convention oblige les peuples, à partir du moment même où ils la signent, et chacun des deux souverains doit en assurer l'exécution par tous ses sujets à l'égard de tous les sujets de la partie adverse. Il peut arriver, et il arrive même nécessairement, que des croiseurs, ignorant la conclusion de la paix, font, après la signature du traité, quelques captures sur la nation qu'ils croient encore ennemie; mais les navires ainsi arrêtés par suite de l'ignorance d'un fait, inconnu encore, doivent être mis en liberté et rendus à leurs propriétaires; de même que les conquêtes territoriales faites dans les mêmes circonstances doivent être rendues à leur souverain primitif. Si cette obligation existe à l'égard du peuple qui naguère encore était l'ennemi du preneur, elle existe également en faveur des nations neutres; et toutes les saisies faites sur les neutres, postérieurement à la signature, doivent être annulées sans distinction, sans qu'il soit besoin que les tribunaux de prises examinent les causes de l'arrestation; le seul point à vérifier est la date de la saisie. Cette opinion est adoptée et développée avec beaucoup de lucidité par Massé [1]; Valin, Vattel et Azuni

[1] Mon avis est que toutes les prises faites postérieurement au traité sont nulles, ou, pour parler plus exactement, restituables, alors même que le capteur n'aurait pas eu connaissance de la paix, parce que, en ne fixant pas de terme pour l'exécution de leur engagement, les parties belligérantes ont nécessairement entendu que leur engagement serait exécuté aussitôt qu'il serait conclu. » Massé, *Droit commercial*, t. I, liv. II; tit. I, ch. II, sect. III, § 2.

l'ont également soutenue [1]; Grotius est aussi de cet avis [2]. Cependant le chevalier d'Abreu soutient le contraire. Son raisonnement peut se résumer ainsi : les commissions délivrées aux armateurs par leur souverain doivent avoir leur effet tant qu'elles ne sont pas révoquées par ce souverain, qui seul a le pouvoir de le faire; les armateurs ont donc le droit de continuer leurs courses tant qu'ils ne connaissent pas la nouvelle loi qui les oblige de les cesser; ils ne peuvent être considérés comme violant une loi qu'ils ne connaissent pas [3].

Le chevalier d'Abreu n'a examiné qu'une partie de la question. Sans doute la saisie est légitime de la part du croiseur, qui ne saurait être poursuivi pour l'avoir faite, mais elle ne peut amener la déclaration de bonne prise du navire neutre. La commission de l'armateur ne peut être révoquée que par l'ordre de son souverain, c'est un fait incontestable; mais

[1] « Les hostilités devaient donc cesser précisément au moment de la conclusion de la paix; mais comme, dans ce temps-là, il y a nécessairement des corsaires en mer qui ignorent l'événement de la pacification, il est d'usage, dans les traités de paix, de stipuler un temps..... » Valin, *Traité des prises*, ch. IV, sect. IV, p. 46. « Un traité de paix peut être stipulé sans fixation de terme pour son exécution..... Dans ce cas, plusieurs publicistes s'accordent à dire que le traité doit être exécuté du jour même de la signature, et que tout ce qui peut avoir été pris depuis doit être restitué. » Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. V, art. 1er, § 11. Voyez aussi Vattel, liv. IV, ch. III, § 24.

[2] « Illud obiter addam inducias et si quid est simile ipsos contrahentes statim obligare ex quo contractus absolutus est : at subditos utrinque obligari incipere ubi induciæ acceperunt formam legis cui inest exterior quædam publicatio... quare si quid interea à subditis contra inducias factum sit, ipsi à pœnis immunes erunt, neque tamen eo minus contrahentes damnum resarcire debebunt. — Quantum per inducias liceat, quantum non liceat ex ipsa definitione datur intelligi. Illiciti enim sunt omnes actus bellici : sive in personas, sive in res : id est quidquid vi fit adversus hostem... » *De jure belli et pacis*, lib. III, cap. XXI, § 5 et 6.

[3] L'armateur est autorisé à s'emparer des biens de l'ennemi, et pendant tout le temps qu'il ignore la conclusion de la paix, il est en droit de continuer ses courses; c'est à cette fin que les patentes lui ont été expédiées; elles doivent avoir leur effet jusqu'à ce que son prince les révoque. La commission renferme de plus la condition tacite d'inquiéter l'ennemi jusqu'à ce que son prince en ait ordonné autrement; comme ce contre-ordre est une loi, l'armateur n'est pas censé l'enfreindre s'il n'en a pas connaissance, et tout ce qu'il prend jusqu'alors est de bonne prise. » *Trattado de las presas maritimas*, part. II, ch. II, § 3. Traduction de Bonnemant.

aussi elle ne tire son efficacité que de la volonté de ce souverain. Or, en signant un traité de paix, il s'est obligé à faire jouir immédiatement son adversaire et tous les peuples des bienfaits de la paix ; il doit donc prévenir tous les faits susceptibles d'empêcher ce résultat, ou du moins, s'il n'a pu les prévenir, il doit leur enlever les conséquences contraires à l'esprit du traité. Le souverain n'a pu, il est vrai, faire que la paix fût connue, à l'instant même, par tous ceux qui agissent en son nom et en vertu de la délégation de son droit de guerre ; mais comme la saisie n'est qu'un acte préliminaire de la prise, comme cette dernière surtout est un acte d'hostilité, et qu'elle doit être prononcée dans un lieu où la paix est connue, le capteur ne saurait, sans se rendre coupable de violation du traité, laisser déclarer la prise, permettre de consommer l'acte complémentaire des hostilités commencées dans l'ignorance du nouvel état des choses. Je ne crois pas, avec Massé, que cette décision fasse éprouver un dommage au croiseur saisissant [1] ; il me semble qu'il manque à faire un gain, mais il ne fait aucune perte, car le navire ou les objets saisis n'étaient pas encore passés en sa possession légitime. D'ailleurs, délégué de son souverain, ne pouvant faire aucune saisie qu'en vertu de cette délégation, il ne pouvait avoir plus de droit que ce souverain lui-même ; or, ce dernier avait renoncé par le traité au pouvoir de faire aucune saisie, aucune capture.

Il arrive assez souvent que le traité qui met fin à la guerre contient une clause spéciale, aux termes de laquelle les prises faites en mer, dans un délai fixé après la ratification du traité, seront considérées comme valables, et celles faites postérieurement à ce délai seront nulles [2]. Ce délai n'est pas absolu,

[1] « Le capteur, dans ce cas, supporte assurément une perte, mais cette perte est, pour lui *lucrum cessans*, et non *damnum emergens*. D'un autre côté, le capturé, si son voyage a été interrompu, si les opérations qu'il méditait sont manquées, retrouve du moins son navire et ses marchandises. Il y a donc compensation aussi exacte que possible des suites d'un accident inévitable. » *Droit commercial*, loc. cit.

[2] Il suffit de citer le texte même de l'un des traités qui contiennent une clause de cette nature. C'est celui de Versailles, du 23 janvier 1783, entre la France et

en ce sens qu'il ne peut autoriser un croiseur officiellement instruit de la conclusion de la paix, avant l'expiration du temps fixé, à s'emparer d'un navire ennemi; il ne sanctionne que les prises faites de bonne foi, et dans l'ignorance réelle de la cessation des hostilités; il ne suspend les effets du traité qu'à l'égard des bâtiments qui ne connaissent pas son existence. En conséquence, malgré cette stipulation, tout vaisseau de guerre, tout corsaire qui, étant à la mer, apprend d'une manière positive et officielle la conclusion de la paix, doit s'abstenir d'attaquer et de prendre les bâtiments de la nation naguère ennemie, bien que le délai fixé par le traité ne soit pas encore écoulé. Les règles d'exécution de ces conventions peuvent se résumer en deux propositions : les prises faites avant l'expiration du délai sont valables et peuvent être adjugées au capteur, lorsqu'il ignorait réellement la conclusion de la paix; elles doivent être déclarées nulles lorsque le preneur avait connaissance de la signature du traité. Après l'expiration du délai, les nations rentrent sous l'application du droit commun que je viens de développer.

Sur ce point, presque tous les auteurs sont d'accord; cependant le chevalier d'Abreu, dans le passage cité ci-dessus, fait une distinction; d'où il résulte que, dans son opinion, le délai stipulé par le traité est un temps accordé d'une manière absolue pour la continuation des hostilités, et que par conséquent toutes les captures faites pendant le cours du délai sont valables et doivent être déclarées de bonne prise, encore que le saisissant eût reçu antérieurement un avis officiel de la

l'Angleterre; l'art. 22 porte : « Pour prévenir tous les sujets de plainte et de contestation qui pourraient naître à l'occasion des prises qui pourraient être faites en mer depuis la signature des articles préliminaires, on est convenu réciproquement que les vaisseaux et effets qui pourront être pris dans la Manche et dans les mers du Nord dans l'espace de douze jours à compter depuis la ratification des présents articles préliminaires, seront, de part et d'autre, restitués; que le terme sera d'un mois depuis la Manche et les mers du Nord jusqu'aux îles Canaries inclusivement, soit dans l'Océan, soit dans la m... Méditerranée; de deux mois depuis lesdites îles Canaries jusqu'à la ligne équinoxiale ou l'équateur; enfin, de cinq mois dans tous les autres endroits du monde, sans aucune exception ni aucune distinction plus particulière de temps et de lieu. » Voyez de Martens, *Rec.*, t. III, p. 503.

conclusion de la paix[1]. Bonnemant, traducteur trançais de l'auteur espagnol, soutient ce système. Valin cite cette opinion et la déclare contraire aux principes du droit international; Azuni, et surtout Massé, la combattent et montrent combien elle est mal fondée[2].

Ce qui précède s'applique aux bâtiments des nations qui étaient engagées dans les hostilités et qui ont conclu la paix; mais les auteurs que j'ai cités étendent cette jurisprudence même aux navires des nations qui étaient restées neutres pendant la guerre. Valin ne motive pas son opinion[3]; Massé lui-même l'énonce en peu de mots et sans développements[4]. D'un autre côté, Hubner soutient que le navire neutre ne peut être saisi sous aucun prétexte, dès que les hostilités légitimes ont cessé. Il appuie son opinion sur un raisonnement tiré du droit primitif. « Un navire neutre, dit-il, n'est jamais confis-

[1] Voyez le *Traité des prises maritimes*, dn chevalier d'Abren, traduction de Bonnemant, t. II, p. 147.

[2] Voyez Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, cb. v, art. 1er, § 11. Massé est plus explicite : « Cela serait vrai si la stipulation du terme avait pour objet direct d'autoriser expressément les prises pendant un certain délai, an lieu d'avoir pour objet direct de les faire eonsidérar comme nulles, faites après un certain délai. Dana ee cas, en effet, le pacte porte plutôt sur la nnllité des prises faites après l'expiration du délai, que sur la validité de celles faites avant cette expiration; de telle sorte qu'il résnlte bien du traité que les prises faites après l'expiration dudit délai sont nnlles de plein droit, mais non pas que celles qnl sont antérieures soient nécessairement valablea. Autrement il faudrait arriver à reconnaître que, même après la paix notifiée dans tous les ports, les corsaires pourraient encore se mettre en mer tant que le délai ne serait pas expiré, et courir snr les bâtiments auxquels la connaissance acquise de la paix donnerait nne sécurité parfaite, ce qui n'est certainement pas admissible. » *Droit commercial*, ubi sup., n° 366.

[3] Valin, après avoir énoncé l'opinion d'Hubner, se borne à ajouter : « En cela comme partout ailleurs, il (Hubner) plaide continnellement la cause des neutres, et certainement ses prineipes leur sont très-favorables. » *Traité des prises*, ch. IV, sect. IV, § 6.

[4] « Et je ne pense point, contrairemeut au sentiment d'Hubner, qu'il y ait lieu de distinguer sur ce point entre les ennemis et les neutres, et que ces derniers ne puissent point valablement être saisis dès que la paix est signée, puisque c'est leur état d'hostilités qui les rend saisissables, et que, tant que la paix n'est pas connue, cenx de leurs actes qui font qu'ila sont de bonne prise, ont conservé une apparence hostile qui suffit pour légitimer les prises faites de bonne foi. » *Droit commercial*, loc. cit.

cable que pour avoir violé les lois de la neutralité ; or, on ne saurait violer les lois qui ont disparu avec l'état même auquel elles servaient de règles [1]. » Je n'hésite pas à adopter ce dernier avis.

Sur le dernier cas de saisie, ont peut élever l'objection que le traité de paix ayant accordé un délai pendant lequel les prises seraient reconnues valables, exempter les neutres de cette condition serait nuire essentiellement au capteur. Hubner a répondu à cette objection[2]. J'ajouterai que la saisie et la prise des navires neutres pendant la guerre n'ont pas été permises au belligérant pour enrichir ses armateurs, pour les indemniser des frais de course, pour leur servir d'appât ; mais seulement pour le mettre à la portée d'empêcher certains actes contraires à ses droits et aux devoirs des peuples pacifiques. La perte ou le manque de gain des croiseurs ne peut donc être d'aucun poids dans cette discussion ; l'objection est dénuée de fondement.

L'application de ce que je viens de dire au cas de saisie pour violation de blocus peut soulever une question. Il serait possible que l'un des belligérants eût stipulé le délai, porté dans le traité, dans l'espoir que, pendant cet espace de temps, les forces employées par lui pour former le siége ou le blocus d'un point important, pussent s'en emparer. Un navire neutre qui, en violant le blocus, en introduisant des vivres dans la place attaquée, ferait échouer cette combinaison, nuirait essentiellement au belligérant, pourrait-il être valablement saisi? Cette question me paraît résolue par ce qui précède. En admettant même, ce que je conteste, qu'une pareille réticence

[1] Voyez *De la saisie des bâtiments neutres*, t. II, part. Ire, ch. IV, § 10. Ce paragraphe est consacré en entier à la discussion de cette question. Hubner cite et réfute, sans nommer l'auteur, une opinion qui a beaucoup de rapports avec celle du chevalier d'Abreu, rapportée ci-dessus.

[2] « Si, au reste, les armateurs souffrent quelques pertes pour avoir été en course sur la parole de leurs supérieurs et en vertu de leurs commissions, sans profiter de leurs captures, c'est à leur souverain à les indemniser, et non pas aux nations neutres et amies, qui n'ont pas besoin d'entrer dans ce détail économique d'un État étranger. » Hubner, *De la saisie des bâtiments neutres*, t. II, part. I, ch. IV, § 10.

fût conforme à l'équité, à la loyauté, qui devraient toujours présider aux transactions internationales, il n'en résulterait pas que la stipulation du traité fût obligatoire pour le neutre, ni qu'il fût coupable d'une violation de ses devoirs. D'ailleurs, si le blocus est réellement ce qu'il doit être, pour donner les droits de souveraineté territoriale à la nation qui le fait, les bâtiments bloquants pourront toujours empêcher le navire de pénétrer dans le port attaqué; chargés d'exécuter le traité de paix, ils l'arrêteront, le détiendront; la saisie sera faite à bon droit, mais le navire ne pourra être déclaré de bonne prise, ni confisqué.

En résumé, le traité de paix qui fixe un délai pendant lequel les prises maritimes sont déclarés valables, ne s'applique pas aux neutres. Toutes les saisies faites sur eux postérieurement à la signature de la convention sont nulles, et ne peuvent donner lieu à un jugement de bonne prise. Mais le croiseur, ignorant la cessation des hostilités, ne peut être blâmé pour avoir opéré la saisie ; il est de son droit et même de son devoir de la faire; il ne peut donc être responsable du préjudice causé au neutre par un acte intempestif, il est vrai, mais fait de bonne foi. Si, au contraire, le belligérant, ayant une connaissance positive du rétablissement de la paix, fait néanmoins une saisie, même avant que le délai soit expiré, il est passible de tous les dommages causés par son fait aux propriétaires et chargeurs du navire neutre.

Quand et de quelle manière un croiseur doit-il être réputé suffisamment instruit de la suspension des hostilités, ou de la conclusion de la paix, pour être tenu de s'abstenir de toute visite, de toute saisie? J'ai dit que, pour être dans l'obligation de cesser les opérations militaires, les bâtiments de guerre et les corsaires doivent avoir une connaissance positive et officielle du traité, c'est-à-dire de la loi de leur souverain qui modifie ou révoque leur mission, de cette loi, la seule à laquelle ils doivent obéissance. Cette connaissance peut leur être transmise de plusieurs manières : en cas de relâche dans les ports nationaux, par les autorités; dans les ports étrangers, par les

consuls de leur gouvernement, et même des autres puissances, pourvu que, dans ce dernier cas, la communication soit appuyée de preuves suffisantes; à la mer, par les bâtiments de guerre de leur nation.

On ne saurait considérer comme suffisante pour arrêter le croiseur dans l'exercice de son mandat, la connaissance de la paix qui lui serait donnée par le bâtiment neu re visité, soit au moment de la visite, soit au moment de la saisie. Cette source est trop suspecte pour que le capitaine belligérant soit tenu d'ajouter foi à la nouvelle, et de s'abstenir de procéder a la saisie. La déclaration du neutre intéressé ne peut avoir la puissance de suspendre l'exécution des ordres du souverain. Telle est l'opinion de Valin; il n'admet aucune exception [1]. Massé l'adopte, mais d'une manière moins absolue; il veut que cette déclaration, suspecte par son origine, soit cependant admise lorsqu'elle est appuyée de preuves authentiques [2]. Je me range complétement à ce dernier avis, et crois qu'il est seul juste. Il est, en effet, possible que le neutre soit porteur de dépêches, ou même de papiers publics officiels qui constatent le fait d'une manière positive; la juste suspicion qui frappait son assertion tombe devant des preuves de cette nature.

Voici en quels termes M. Collet Descotils définissait, devant le conseil des prises, la connaissance de la paix que doit avoir le croiseur pour être privé du droit de saisie: « Cette connaissance doit être telle, qu'elle prévienne ou dissipe tous les doutes, toutes les incertitudes, toutes les craintes, tous les dangers que pourrait courir le corsaire; elle doit, en même temps qu'elle paralyse les lettres de marque, qu'elle impose

[1] « Cette preuve, néanmoins, doit se tirer par une autre voie que celle de la déclaration qui lui serait faite par le capitaine du navire pris au moment de la prise ou aussitôt après, car enfin cette déclaration peut être suspecte, soit avant, soit après l'expiration des délais. » *Traité des prises*, ch. IV, sect. IV, § 3, p. 47.

[2] « ... La connaissance que le capteur doit avoir de la paix ne saurait résulter de la déclaration que le navire capturé lui ferait au moment de la prise, à moins que cette déclaration ne fût appuyée de preuves authentiques, puisqu'une simple déclaration serait nécessairement suspecte et ne mériterait aucune foi. » *Droit commercial*, liv. II, titre I, ch. II, sect. III, § 1, n° 368.

au corsaire le devoir de s'abstenir de toute hostilité, le mettre lui-même à l'abri de la capture ; elle doit enfin être transmise par pièces authentiques et légales qui prémunissent le corsaire contre le danger, en se retirant dans un port de sa nation, d'être pris par quelque navire ennemi, non encore informé de la conclusion de la paix [1]. » Cette définition, juste dans la partie relative à la certitude que la déclaration doit inspirer, doit être complétement rejetée dans les autres.

Le navire neutre, si c'est un navire neutre qui porte la nouvelle, ou tout autre personne chargée de la transmettre, ne peut garantir le corsaire du danger qu'il peut courir de la part d'un bâtiment ennemi ignorant la conclusion de la paix. Ce danger d'ailleurs ne change rien à la connaissance réelle et positive qu'il peut avoir acquise de la cessation des hostilités ; il ne saurait lui conférer aucun droit, ni par conséquent lui rendre celui que la nouvelle de la paix lui enlève. Si on admettait cette condition, aucun bâtiment armé ne voudrait, ne pourrait cesser le premier les hostilités; parce qu'il est impossible de lui garantir que tous les corsaires, que tous les vaisseaux de guerre qu'il rencontrera dans sa route de retour, auront connaissance de la signature du traité de paix, et ne chercheront pas à le prendre. De cette manière, la lutte ne pourrait jamais s'éteindre, ou du moins elle se prolongerait beaucoup.

Tout ce que je viens de dire sur les traités définitifs de paix s'appliquent également à toutes les trêves qui suspendent les hostilités, lorsqu'elles sont générales, et aux traités préliminaires qui en arrêtent le cours pendant le temps des négociations définitives.

[1] Voyez l'affaire du navire anglais *le Porcher*, décision du conseil des prises des 2 et 11 floréal an XI ; Sirey, *Rec.*, t. III, part. II, p. 15.

CHAPITRE II.

DE LA PRISE.

Nous avons établi que la saisie d'un navire neutre ou d'une partie de la cargaison qu'il porte, par un bâtiment belligérant, soit de guerre, soit armé en guerre, est un acte préliminaire, en ce sens qu'il n'enlève pas au premier possesseur la propriété de l'objet saisi, qu'il ne la transporte pas au saisissant, bien que cependant il paralyse le droit du premier propriétaire. Dans cet état, le navire ou les marchandises sont frappés d'une sorte d'interdit; il est donc nécessaire qu'un acte subséquent vienne statuer définitivement, attribuer à l'un ou à l'autre le droit de disposer de ces objets, le droit de propriété; déclarer la saisie valable ou nulle. C'est ce que l'on appelle ordinairement le jugement ou la déclaration de bonne prise, ou la main-levée de la saisie.

Des tribunaux spéciaux sont chargés de faire ce dernier acte. Le navire saisi ou porteur d'objets saisis, ou enfin ces objets seuls, s'ils ont éte délivrés à la mer, sont amenés dans un port; c'est alors qu'il est procédé au jugement des circonstances de la saisie et des causes qui l'ont motivée, à l'effet de constater si le croiseur a observé les formalités essentielles à lui prescrites; et surtout si le bâtiment saisi ou les objets soumis à cette rigoureuse mesure, étaient réellement de telle nature, ou dans de telles circonstances, que,

soit d'après les règles des lois primitives et secondaires, soit d'après les traités existants entre le peuple neutre et le belligérant, il y eût lieu à les saisir et à les amener devant les juges chargés de prononcer la prise. Certaines formes, certaines précautions, prescrites par la loi internationale pour garantir les droits naturels de chacune des parties, doivent être observées dans ces jugements. Enfin, dans le cas où la saisie, étant reconnue mal fondée, faite sans l'observation des formes essentielles qui doivent l'accompagner, ou sous de faux prétextes, doit être annulée, il y a lieu d'examiner si le croiseur a éte induit en erreur par des circonstances trompeuses, ou si au contraire, cédant à un esprit de rapine, à une animosité coupable, il a volontairement causé un grave préjudice au sujet d'une nation amie ; afin de pouvoir déterminer s'il est innocent ou coupable, s'il doit ou non être condamné à réparer les dommages par lui causés.

Nous avons donc à traiter trois points principaux : 1° quel est le juge compétent des prises ; 2° quelles sont les formes à suivre dans le jugement des prises ; 3° dans quels cas il y a lieu à condamner le saisissant à des dommages-intérêts envers le propriétaire des objets saisis.

SECTION I.

Du juge compétent pour prononcer la prise.

Les bâtiments ou les objets saisis, même ceux livrés volontairement par le neutre au croiseur, doivent être conduits ou portés dans un port, pour qu'il soit statué sur la validité ou l'invalidité de la saisie. Mais quel sera le juge chargé de prononcer sur la conduite du belligérant et sur celle du neutre, de convertir la saisie en prise, ou de l'annuler et de faire remettre les biens au propriétaire neutre ?

L'usage et les traités ont depuis longtemps tranché cette

question, du moins tacitement, par une jurisprudence acceptée de temps immémorial; mais les publicistes sont loin d'être d'accord sur ce point important, qui est de leur part l'objet des plus vives controverses. Malgré l'usage constant reconnu et accepté par toutes les nations, il me paraît nécessaire d'examiner avec soin les théories présentées par divers auteurs, parce que s'il est vrai, comme ils le prétendent, que l'usage soit contraire aux prescriptions du droit des gens primitif, il est du devoir de tout écrivain de le condamner et de motiver, autant qu'il le peut, son opinion, afin de rappeler les peuples à la saine interprétation et à l'exécution de la loi divine, loi qu'aucun usage, quelque ancien qu'il soit, ne peut altérer; que les traités, même les plus explicites et les plus nombreux, ne peuvent modifier, parce qu'elle est de sa nature immuable et imprescriptible.

Le navire saisi peut se trouver dans quatre positions différentes; il peut être conduit: 1° dans un des ports du souverain belligérant auquel appartient le croiseur saisissant; 2° dans les ports d'une nation étrangère et neutre; 3° dans ceux soumis à son propre souverain; 4° et enfin sur le territoire de l'ennemi du saisissant, où des circonstances de force majeure peuvent avoir contraint ceux qui le dirigent de chercher asile. La première de ces hypothèses, celle qui se réalise le plus souvent, est en même temps celle sur laquelle porte surtout la controverse; je l'examinerai séparément. Les autres, moins fréquentes et d'ailleurs offrant moins de difficultés, feront l'objet du second paragraphe.

§ I. — DU JUGE COMPÉTENT POUR PRONONCER LA PRISE DU NAVIRE NEUTRE SAISI ET CONDUIT DANS UN DES PORTS DU BELLIGÉRANT SAISISSANT.

Il est peu de questions du droit international maritime qui aient soulevé entre les publicistes des discussions en même temps plus vives, et plus diffuses que celle dont j'ai à m'occuper dans ce paragraphe. Tous, même ceux qui sont arrivés

à la même conclusion, y étant parvenus par des voies différentes, pensent que ceux qui les ont précédés n'ont pas donné les vrais motifs de décision, et se sont écartés des principes du droit des gens. Chacun repousse donc l'argumentation déjà faite, déjà connue, pour élever un système nouveau, dont en définitive le résultat doit être le même. Je ne pense pas que les motifs les plus décisifs aient été omis; mais je crois que la plupart de ceux mis en avant sont inutiles ou erronés, et qu'ils ont contribué à embrouiller une question assez simple d'ailleurs. Avant d'entrer dans la discussion, il me paraît indispensable de rappeler quelques-uns des principes fondamentaux du droit des neutres; parce que je regarde que, dans toutes les questions, les principes préexistants de la loi naturelle, que j'ai pris pour base de mon travail, servent puissamment à éclairer la discussion et à donner la solution la plus juste, la plus rationnelle.

Les peuples restés pacifiques, lorsque la guerre existe entre deux ou plusieurs nations, ont le droit absolu de conserver dans toute son étendue, dans toute son intégrité, leur indépendance, cette qualité constitutive de la nationalité; mais ils doivent exécuter fidèlement les deux devoirs qui leur sont imposés, rester impartiaux et s'abstenir de toute immixtion aux hostilités. De leur côté, les belligérants ont le droit de se nuire respectivement, par tous les moyens directs qui sont en leur pouvoir; mais ils ont pour devoir de ne porter aucune atteinte à l'indépendance des nations pacifiques.

Si les droits et les devoirs des deux parties étaient consciencieusement respectés et exécutés, il y aurait peu, ou plutôt il n'y aurait pas de conflits, parce que, ainsi que je l'ai démontré, ces droits et ces devoirs se limitent réciproquement sans se heurter, et s'harmonisent parfaitement. Mais il n'en est pas toujours ainsi. Le belligérant, pour nuire plus complétement à son ennemi, et trop souvent pour augmenter son commerce en détruisant celui des autres nations, porte de vives atteintes à l'indépendance des peuples pacifiques; ces derniers, séduits par l'espoir d'un bénéfice illégitime, se

mêlent aux opérations de la guerre, ou laissent percer les sentiments de partialité qui les animent, et par conséquent ils violent leurs devoirs et froissent les droits des nations engagées dans les hostilités.

Lorsque ces fautes sont commises par la nation neutre elle-même, elle seule est responsable; la partie lésée ne peut obtenir satisfaction qu'en s'adressant au souverain; et comme les peuples sont indépendants, comme ils ne reconnaissent pas de chef commun, si l'offenseur refuse cette satisfaction, la guerre seule peut venir en aide au bon droit et assurer le réparation du dommage souffert. Il est très-important de ne pas perdre de vue un principe souvent répété dans le cours de cet ouvrage, connu et accepté par tous les peuples, par tous les auteurs; c'est que le peuple neutre, coupable de partialité ou d'immixtion aux hostilités, perd sa qualité de neutre et les droits qu'elle lui donne, pour devenir l'ami, l'allié du belligérant favorisé, et l'ennemi de l'autre; que, par conséquent, ce dernier a le droit de le traiter en ennemi.

Lorsque le coupable est un citoyen isolé, agissant sans ordre de la nation à laquelle il appartient, et souvent même contre les lois expresses de sa patrie, le corps de la nation ne peut être considéré comme responsable; l'offensé peut saisir l'agresseur et se faire justice à lui-même. On comprend, en effet, très-facilement que le souverain est souvent dans l'impossibilité de prévenir une violation du droit international, puisque, chez aucun peuple, on n'a pu arriver à prévenir les crimes les plus atroces, et que les lois les plus parfaites ont dû se borner à les punir.

Sur terre, ces principes sont faciles à appliquer, parce que les sujets des États différents n'ont de contact qu'autant qu'ils quittent le territoire d'un pays pour entrer sur le territoire de l'autre, et que, par ce fait seul, ils se soumettent à la juridiction du souverain territorial. Il n'en est pas de même sur mer; cet espace immense, libre et commun, n'est soumis à aucune juridiction; mais il sert de lien entre tous les peuples; tous le parcourent et s'y rencontrent. Là les citoyens isolés

peuvent commettre de nombreuses infractions à la loi internationale ; le chef légitime n'a pu les prévoir, la nation n'en peut être responsable ; il n'existe pas de souverain territorial pour les réprimer. La partie lésée a le droit de prévenir le résultat, funeste pour elle, de ces délits internationaux, d'empêcher la consommation du fait qui pourrait lui nuire, comme elle a celui d'attaquer, de détruire son ennemi. Ce droit a donné naissance à la visite des navires neutres, à la saisie de ceux qui, appartenant à une nation neutre, ont, par leur conduite, cessé d'être neutres pour devenir ennemis.

Cette absence de solidarité entre la nation et ceux de ses membres qui violent leur devoir résulte du droit même, et est corroborée par l'usage de tous les peuples. Tous abandonnent ceux de leurs concitoyens qui se rendent coupables de faits de cette nature, leur refusent la protection à laquelle ils auraient droit. Cet usage est même une loi écrite chez presque toutes les nations. Toutes les ordonnances publiées par les souverains neutres, au début des hostilités, rappellent les devoirs que leurs sujets ont à remplir, et déclarent qu'en cas d'infraction, les coupables seront désavoués et abandonnés par leurs concitoyens. Ainsi, en principe, la nation n'est pas solidaire du fait commis par un de ses membres ; en fait, elle abandonne les coupables, elle les repousse et leur refuse sa protection. Il faut cependant restreindre cette absence de solidarité, cet abandon, dans les justes limites qui résultent des lois internationales ; le citoyen neutre n'est désavoué et abandonné au belligérant que pour ce qui concerne le fait dont il s'est rendu coupable.

Le belligérant exerce son droit par ses vaisseaux de guerre, et souvent par les navires de ses sujets auxquels il délègue une partie de son pouvoir souverain, de son droit de guerre, par ce que l'on appelle des corsaires. Les corsaires, les bâtiments de guerre eux-mêmes, peuvent violer leurs devoirs ; ils peuvent, eux-aussi, séduits par l'appât du gain, ou poussés par toute autre passion, porter atteinte aux droits des peuples étrangers. Il est important de constater une immense

différence qui existe entre le navire marchand neutre et le croiseur belligérant, bâtiment de guerre ou armateur. Le neutre agit isolément, pour son propre compte, sans l'attache, sans l'autorisation de son souverain ; s'il se rend coupable d'un délit contre les lois internationales, ce souverain ne saurait en être responsable. Le croiseur, au contraire, quelle que soit sa qualité, tient ses pouvoirs directement du chef de sa nation, dont il n'est que l'agent ; il agit par les ordres de ce chef; il ne peut faire la visite d'un seul navire, opérer une seule saisie, en un mot agir comme bâtiment de guerre, qu'en vertu de la délégation expresse du pouvoir dont ce chef est le seul dépositaire ; ce dernier est donc responsable des actes commis par ses agents directs. Cette différence est essentielle à constater ; nous verrons plus tard les conséquences que l'on doit en tirer.

Il y a donc possibilité de faute des deux côtés : le neutre peut avoir violé réellement les devoirs de la neutralité ; il est possible, au contraire, que ce soit le belligérant qui ait porté atteinte à la juste indépendance du neutre innocent. Toutes les saisies faites par les croiseurs présentent l'un de ces deux caractères ; il est donc indispensable, avant de les convertir en prises, d'examiner avec soin les causes qui ont motivé la saisie, et les circonstances qui l'ont accompagnée; cet examen amène nécessairement un jugement de condamnation contre le saisissant ou le saisi. Ce jugement, qui doit le prononçer? Ici se trouve la difficulté soulevée par les publicistes. En consultant les principes que je viens de rappeler, il me paraît facile de trouver la réponse.

La nation neutre n'est pas responsable des actes commis par ses sujets isolés ; elle refuse à ceux qui ont violé les devoirs de la neutralité toute protection, c'est-à-dire que, pour ce fait et pour les conséquences qu'il doit entraîner, elle les abandonne au sort qu'eux-mêmes ont choisi. Or, la conséquence de la violation des devoirs imposés aux peuples pacifiques par le droit des gens, est d'être considérés et traités comme ennemis du belligérant offensé. Quel est le juge appelé

à statuer sur le sort des biens ennemis enlevés pendant la guerre, lorsqu'il y a lieu de rendre une décision, c'est-à-dire en matière de prises maritimes? Il est évident que c'est le juge institué par le belligérant capteur; à cet égard, il ne saurait s'élever aucune contestation. Le sujet neutre coupable de violation de ses devoirs, s'étant, par ce fait, isolé de sa nation et volontairement rangé dans la classe des belligérants, étant abandonné par son souverain, assimilé enfin à l'ennemi qu'il a voulu favoriser, doit donc être jugé par les tribunaux du peuple auquel il faisait la guerre et entre les mains duquel il est tombé.

L'assimilation que je fais ici entre le navire neutre saisi et le bâtiment ennemi capturé peut soulever une objection. L'assimilation complète serait une grave erreur, à cause de la différence immense qui existe entre les deux positions, différence que j'ai signalée; mais on remarquera que je ne la fais ici que pour régler la compétence, et non pour indiquer les bases ou les formes de la décision; restreinte dans ces limites, je la crois juste et fondée; je la regarde comme un des principaux motifs de décision de la question.

La compétence des tribunaux belligérants, pour juger les navires neutres saisis et conduits dans les ports du saisissant, s'appuie donc principalement sur la non-solidarité des souverains neutres, avec leurs sujets coupables de violation de leurs devoirs; sur le caractère hostile que l'infraction imprime à celui qui la commet, et sur l'espèce d'abandon fait par la nation du coupable dont elle ne veut pas soutenir la conduite. Elle s'étend à tous citoyens neutres coupables d'avoir violé les devoirs imposés par la loi primitive, par la loi secondaire, c'est-à-dire par les règles posées par les traités, et adoptées par toutes les nations; enfin par la loi spéciale aux deux nations intéressées, par les traités existants entre elles et encore en vigueur. Mais elle est limitée, elle s'arrête aux actes de violation des lois ayant un caractère international non contesté; elle ne peut jamais s'étendre à des infractions autres, parce qu'alors les bases sur lesquelles elle repose n'existent plus.

Cette distinction est très-importante. Nous avons vu, en effet, que la plupart des peuples engagés dans la guerre sont dans l'usage de publier des ordonnances, des règlements par lesquels ils étendent leur droit de guerre beaucoup au delà de ses limites réelles, au grand préjudice des nations neutres; que d'autres adoptent une jurisprudence complétement opposée au droit des gens et aux traités solennels consentis par eux-mêmes. C'est de cette manière que la prohibition du commerce, pour cause de contrebande de guerre, a été étendue à tous les objets importants du négoce; que le droit de blocus n'a plus d'autres limites que celles de l'imagination d'un peuple puissant et commerçant, c'est-à-dire jaloux de tous les autres commerçants, et porté à les ruiner à son profit; enfin, que le pavillon neutre n'a plus rien de sacré.

Lorsqu'un navire neutre est saisi pour violation de ces actes privés, la triple base sur laquelle se fonde la compétence des tribunaux du belligérant n'existe plus. En effet, l'infraction aux lois intérieures du belligérant ne constitue pas une violation des devoirs de la neutralité, ni par conséquent un acte hostile. Si la nation neutre peut décliner la solidarité des actes commis par un de ses citoyens contre les lois sacrées par elle reconnues, si le souverain peut repousser le coupable et lui refuser la protection à laquelle ont droit tous ceux qui se conforment à la législation de leur pays, parce qu'il a méconnu et violé cette législation; il est évident que cette nation, que ce souverain, ne peuvent repousser de leur sein ni abandonner le citoyen, religieux observateur des lois internationales et particulières, qui, usant des droits donnés par ces lois et par la nature, a méprisé les règlements intérieurs d'une nation étrangère, auxquels il ne pouvait obéir, auxquels il était de son devoir de résister. Dans ce cas, et la nation et le souverain neutres doivent à ce citoyen une protection pleine, entière, absolue, parce qu'ils sont solidaires avec lui, parce que leur indépendance est attaquée dans sa personne. De cette distinction importante, il résulte que la compétence des tribunaux belligérants est limitée aux seuls cas de violation des règles

générales et immuables de la loi primitive, et de celles qui résultent soit de la loi générale secondaire, soit des traités spéciaux en vigueur entre le peuple neutre et le belligérant ; que, par conséquent, ces tribunaux ne peuvent, en vertu des règlements de leur propre souverain, prononcer sur des actes non contraires à ces lois, seules obligatoires pour les deux parties.

Là est la difficulté réelle de la question. Lorsque les gouvernements neutre et belligérant sont en désacord sur les principes mêmes ; lorsque le second élève la prétention de prohiber ce que le premier considère comme permis ; lorsque l'un range dans la classe de contrebande des marchandises que l'autre regarde comme objets d'un commerce libre ; lorsque le belligérant proclame les biens ennemis confiscables à bord des navires amis, et que le neutre soutient, au contraire, que le pavillon libre rend libre tout ce qu'il couvre, le belligérant donne l'ordre à ses croiseurs de saisir tous les bâtiments neutres qui enfreignent ses lois, et à ses tribunaux de prononcer la sentence de prise ; et cet ordre, il l'appuie par la force des armes. Mais cet acte ne saurait justifier une pareille conduite ; la force et la violence ne peuvent, dans aucun cas, fonder un droit ; elles sont incapables de donner aux tribunaux belligérants une compétence qu'ils n'ont pas. Dans ce cas, le souverain du croiseur s'attribue un droit de juridiction sur les nations neutres ; il se rend par conséquent coupable de violation de ses devoirs, en portant atteinte à l'indépendance d'un peuple étranger. Cet abus énorme est, il faut l'avouer, en quelque sorte passé en usage chez tous les peuples belligérants assez puissants pour opprimer les neutres, sans craindre leur ressentiment ; il est la cause unique des contestations que les publicistes ont élevées contre la compétence des juges du belligérant.

Lorsque, comme cela arrive le plus souvent, il y a opposition d'avis entre le belligérant et le neutre sur les principes mêmes, la question ne rentre plus dans la compétence des tribunaux. Toutes les nations étant indépendantes, aucune d'elles n'est tenue de se soumettre à un juge étranger ; l'affaire

doit être traitée de gouvernement à gouvernement, par la voie diplomatique d'abord ; et si l'accord ne peut être obtenu par les négociations, la guerre peut et doit seule en décider ; bien que le vainqueur ne soit pas fondé, après la victoire, à réclamer comme un droit ce qui n'en est pas un ; car la force, sous quelque forme qu'elle soit employée, ne peut établir un droit. Dans ce cas, c'est l'indépendance, c'est la nationalité même du peuple neutre qui sont attaquées ; il doit donc les défendre avec énergie, sous peine de n'être plus que le vassal d'une autre nation, de se voir rayer du nombre des peuples indépendants.

De ces principes, que je crois les seuls vrais, il résulte que les tribunaux institués par le belligérant saisissant, sont seuls compétents pour statuer sur la prise des navires neutres, arrêtés pour violation des devoirs de la neutralité, tels qu'ils résultent, soit de la loi générale primitive ou secondaire, soit des traités spéciaux existants entre les deux nations ; mais que cette compétence ne peut jamais s'étendre jusqu'à prononcer sur un fait non contraire à ces lois, les seules obligatoires pour les peuples intéressés.

Cette compétence, ainsi restreinte dans ses justes limites, a été sanctionnée par l'usage immémorial de toutes les nations maritimes ; et beaucoup de traités solennels l'ont reconnue, sinon d'une manière expresse et complète, du moins assez positivement pour qu'il ne puisse rester aucun doute à cet égard [1]. Ainsi un grand nombre de ces traités imposent au saisissant l'obligation de ne rien enlever du navire arrêté, avant qu'il ait été procédé à un inventaire régulier, et statué sur la

[1] Voyez notamment le traité du 31 décembre 1786-11 janvier 1787, entre la France et la Russie, qui est de tous le plus explicite ; l'art. 33 porte : « Le capteur aura seulement le droit d'emmener le navire dans un port, où l'on instruira son procès devant les juges de l'amirauté, selon les lois et formes judiciaires de cet endroit, et après qu'on aura rendu là-dessus une sentence définitive, les seules marchandises reconnues contrebande de guerre seront confisquées... » Le traité de 1787, entre la Russie et Naples, contient la même stipulation. Voyez aussi celui du 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 28 ; celui du 1er-23 mars 1800, entre la Suède et la Russie, art. 31, etc.

validité de la saisie par le juge compétent [1]; d'autres stipulent que les juges établis rendront leurs sentences dans le délai le plus court possible [2]; quelques-uns exigent que le juge belligérant remette au neutre condamné une copie officielle du jugement prononcé, et règlent les cas d'appel [3]. Ces clauses et d'autres de même nature contiennent évidemment la reconnaissance de la compétence. D'un autre côté, il n'existe pas un seul traité qui ait contesté le pouvoir des tribunaux belligérants.

Les publicistes avaient également reconnu et adopté cette compétence; ce ne fut que pendant la guerre de sept ans qu'un auteur célèbre, Hubner, le premier qui ait pensé à relever et à soutenir le droit des peuples pacifiques, toujours méconnu et foulé aux pieds, souleva la question de savoir si les tribunaux belligérants étaient réellement compétents pour statuer sur les prises neutres. Il n'hésita pas à résoudre négativement la question ainsi posée. L'auteur commence par examiner les cas dans lesquels un navire neutre peut se trouver soumis à une juridiction étrangère. Il n'en reconnaît qu'un seul, celui dans lequel un navire, abordant dans un port étranger, s'est volontairement soumis, pour tous les actes extérieurs, au souverain territorial dans la mer ou dans le port duquel il a cherché un refuge ou une occasion de commerce. Ne pouvant reconnaître aucune autre circonstance susceptible d'établir la juridiction étrangère sur un bâtiment, il pose en principe que les tribunaux belligérants sont incompétents pour statuer sur le sort des navires neutres, et d'après le droit des gens primitif et d'après le droit civil.

[1] Voyez les traités des 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 28; 8 vendémiaire an VIII (30 septembre 1800), entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 20; 13 mars 1801, entre la Suède et la Russie, art. 31, et presque tous les traités conclus dans le XVIII[e] siècle, excepté ceux dans lesquels la Grande-Bretagne est partie, qui, tous, gardent un silence absolu sur le droit maritime.

[2] On peut citer entre autres la fameuse convention du 17 juin 1801, entre l'Angleterre et la Russie, à laquelle accédèrent forcément la Suède et le Danemark, art. 6.

[3] Il suffira de citer le traité du 16 novembre 1795, entre la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique, art. 19, § 3.

D'après le droit primitif : 1° parce que ces navires, amenés de force dans le port du belligérant, n'ont pas volontairement reconnu la juridiction étrangère; 2° parce que le fait incriminé s'est passé hors les limites de la juridiction de la puissance qui s'arroge le droit de le juger; 3° parce que la saisie elle-même, dont le jugement doit précéder celui de la prise, a été pratiquée hors de cette juridiction.

D'après le droit civil, parce que cette juridiction est contraire à tous les principes, en ce que le belligérant, intéressé personnellement, se trouve à la fois juge et partie, et que le bras gauche décide de la validité du coup porté par le bras droit. Hubner ajoute que les tribunaux belligérants ont l'habitude d'appliquer aux saisis neutres les lois de leur propre souverain, lois qui ne peuvent cependant être exécutoires pour les étrangers; et qu'ils violent ainsi les principes les plus sacrés du droit des gens. Je viens de répondre par anticipation à ce dernier argument, le seul qui, dans la discussion, ait quelque fondement.

Quant à l'usage, l'auteur danois repousse son application; et, à cet égard, je partage son opinion, parce qu'un usage, quelque ancien qu'il soit, s'il est contraire aux lois, doit être changé et ne peut mettre aucun obstacle à l'exécution complète de la loi universelle. Hubner va plus loin encore; il conteste l'existence de cet usage, et prétend que les gouvernements neutres ont protesté contre la juridiction des belligérants. A l'appui de son opinion, il cite les protestations faites par les peuples pacifiques contre certaines sentences rendues par ces tribunaux, et notamment la discussion de 1747, entre la Prusse et l'Angleterre, discussion dans laquelle le roi de Prusse fit saisir le capital et les intérêts de l'emprunt silésien, pour réparer le tort fait aux navigateurs prussiens par les décisions des cours d'amirauté anglaises.

Après avoir ainsi établi l'incompétence des juges belligérants, Hubner devait proposer un tribunal chargé de remplacer celui qu'il condamne si énergiquement. Il ne pouvait charger les neutres de juger eux-mêmes les saisies faites sur

leurs propres sujets; car les principaux arguments par lui employés contre les tribunaux belligérants étaient évidemment applicables aux juges neutres. Pour échapper à cet écueil, il propose l'établissement d'une cour mixte, composée du consul de la nation neutre propriétaire du navire saisi, en résidence dans le port d'arrivée du bâtiment, et de commissaires nommés par les peuples neutres et par le belligérant [1].

L'opinion de l'auteur du Traité de la saisie des bâtiments neutres s'appuie sur deux arguments : 1° nulle nation libre ne peut, sans abdiquer son indépendance, reconnaître et subir une juridiction étrangère; le fait de vouloir la soumettre à cette juridiction est un attentat contre cette indépendance, et par conséquent contre la nationalité même; 2° nul ne peut être juge dans sa propre cause. Le belligérant est intéressé dans la question de prise; il ne peut donc être appelé à prononcer.

L'exposé de principes qui précède répond complétement au premier, et, il faut le reconnaître, au plus fort de ces deux raisonnements. Ce n'est pas la nation neutre qui est en cause, c'est un citoyen isolé, qui, par sa conduite, par la violation des lois générales et des lois particulières de son pays, a cessé de porter le titre de citoyen et d'avoir droit à la protection de son gouvernement; abdiquant le rôle de neutre adopté par sa nation, il s'est rangé parmi les belligérants, et par conséquent s'est soumis à être traité en ennemi par l'adversaire qu'il s'est volontairement donné. Ainsi que je l'ai fait remarquer, il n'y a pas, dans la compétence attribuée aux tribunaux belligérants, un acte de juridiction sur la nation, parce que la nation n'est pas solidaire du fait reproché à un de ses sujets. Ce n'est pas même une juridiction, puisque l'individu ne peut être condamné personnellement à aucune peine, quelque minime qu'elle soit; ce n'est que le pouvoir de statuer sur un fait et d'empêcher ce fait, nuisible et contraire aux devoirs naturels, d'être accompli. Le mot juridiction employé par Hubner n'est

[1] Voyez le *Traité de la saisie des bâtiments neutres*, t. II, part. Ire, ch. I et II. Il serait trop long de citer le texte même.

donc pas juste. Son opinion serait complétement fondée, si on la restreignait aux cas où le belligérant, étant en discussion avec le neutre sur les principes, fait appliquer par ses tribunaux aux navires neutres des règles autres que celles qui sont reconnues par les deux gouvernements.

L'erreur d'Hubner provient justement de l'abus de la compétence fait par les belligérants, qui, dès longtemps avant la guerre de 1744, profitaient de l'usage adopté pour appliquer leurs lois particulières aux navigateurs neutres, et pour les opprimer, en leur opposant une foule de règlements iniques et contraires à toutes les prescriptions du droit international, primitif et secondaire; qui, par exemple, rangeaient dans la classe de la contrebande les munitions navales et les vivres; prohibaient le commerce de toutes les marchandises du cru ou de la fabrique de l'ennemi; proclamaient le blocus sur papier, etc., et qui saisissaient, et faisaient déclarer de bonne prise par leurs tribunaux, tous les navires coupables de violer ces prétendues lois. Ces faits constituaient réellement une juridiction, car ils tendaient à donner au belligérant le pouvoir de faire des lois obligatoires pour les neutres; mais ces faits étaient l'abus, et Hubner a confondu l'abus avec l'usage; tous ses arguments s'appliquent à cet abus odieux, et, dans ce cas, ils sont parfaitement fondés. L'exemple choisi par notre auteur pour appuyer son raisonnement, l'affaire de l'emprunt silésien entre la Prusse et la Grande-Bretagne, donne la preuve complète de l'erreur d'Hubner. En effet, la réclamation de la Prusse était fondée, non sur la compétence même des tribunaux de prises anglais, mais sur une difficulté de principe existant entre les deux nations, sur ce que la Grande-Bretagne voulait soumettre à la confiscation les navires prussiens, sous prétexte qu'ils refusaient d'exécuter les règlements particuliers qu'elle avait jugé à propos de rendre sur les navigateurs neutres, règlements contraires à la loi primitive et aux traités [1].

[1] Voyez, sur l'affaire de l'emprunt silésien ci-dessus, et tit. VIII, sect. IV. Voyez surtout de Martens, *Causes célèbres du droit des gens*, t. III.

Si l'on adoptait le raisonnement d'Hubner, il faudrait le suivre complétement, et étendre jusqu'à la saisie, jusqu'à la visite même, ce qu'il dit de la prise. On se trouverait de plus dans la nécessité de faire toujours remonter, jusqu'au corps de la nation neutre, les violations de devoirs commises par les citoyens isolés ; de rendre toujours, et dans tous les cas, le peuple et le souverain solidairement responsables des faits qu'ils n'ont pu ni prévoir ni empêcher, et que même ils condamnent. Une des conséquences les plus immédiates de ce système serait de faire de chaque violation de la neutralité une question de guerre ; ou il amènerait l'asservissement des nations neutres trop faibles pour résister aux exigences du belligérant, ou bien il convertirait en guerre générale chaque guerre maritime.

Il est d'ailleurs nécessaire de faire observer que la reconnaissance de la compétence des tribunaux belligérants n'est fondée ni sur l'entrée du navire saisi dans le port du saisissant, ni sur une juridiction quelconque attribuée à ce saisissant sur la haute mer, lieu où la violation a été, non commise, mais constatée, lieu où la saisie a été opérée. Cette reconnaissance repose sur des considérations d'une nature complétement différente.

Hubner a commis une autre erreur qui est grave ; il prétend que les gouvernements neutres ont souvent protesté contre la compétence des tribunaux belligérants en cette matière. Les recherches faites avec le plus grand soin n'ont pu me faire découvrir un seul acte de protestation, ni même me mettre sur la trace d'une seule réclamation de ce genre ; je ne crains donc pas d'affirmer qu'il n'en existe pas. Le seul exemple qu'il cite nous montre la cause de son erreur ; le mémoire de la commission prussienne, rédigé en 1751, s'applique à une question complétement différente, ainsi que je l'ai déjà démontré.

Le projet d'établissement d'un tribunal mixte me paraît une idée presque impossible à réaliser, du moins d'une manière efficace. Je ne parle pas de la difficulté de créer, dans

chacun des ports des deux belligérants, un tribunal pour chaque nation neutre; mais il faut nécessairement que la majorité des juges appartienne à l'une des deux parties, et il semble naturel que le souverain territorial du lieu où siége le tribunal, que le belligérant réclame pour lui ce privilége ; dès qu'il existera une majorité, à quelque parti qu'elle appartienne, elle sera toujours disposée à faire pencher la balance de son côté ; il n'y aura donc pas beaucoup plus de garantie d'impartialité que devant les tribunaux belligérants. Cependant je ne pense pas devoir rejeter cette idée comme mauvaise ; il serait à désirer qu'un essai consciencieux fût tenté ; peut-être pourrait-il amener d'heureux résultats, mais il serait nécessaire d'obtenir l'assentiment de toutes les parties, et notamment des deux belligérants ; et je doute que les peuples qui fondent leurs forces sur l'injustice, pour qui la guerre n'est le plus souvent qu'une occasion de ruiner le commerce des neutres, consentent jamais à renoncer aux immenses bénéfices qu'ils retirent de leurs iniquités; pour essayer un système dont le but avoué serait de mettre fin à leurs brigandages.

Galiani, tout en prodiguant des éloges à Hubner, lui fait cependant le reproche de n'avoir pas eu le courage de dire toute sa pensée, qui, d'après lui, devait être d'attribuer la compétence exclusive au souverain du navire neutre [1]. Quant à lui, il divise en deux classes les bâtiments neutres saisis, suivant la cause qui a motivé leur arrestation, et établit une compétence différente d'après cette distinction.

Dans la première catégorie, il met tous les cas de saisie basés sur l'absence ou l'insuffisance de justification de nationalité et de neutralité, sur les irrégularités des papiers de bord, et enfin sur tout ce qui tient à la qualité même du navire ; il

[1] « Abbiasi adunque per fisso e fermamente stabilito ciò, che l'Ubner ebbe l' oculatezza d' indicare, ma gli manca il coraggio di svelatamente sostenere che della legitimità degli arresti delle navi e delle merci fatti o in terra dentro i dominj di talun principi neutrali, o in mare aperto; il solo competente giudice è il sovrano di cui sono indubitatamente sudditi i conduttori di esse. » *De' doveri de' principi*, part. I, cap. IX, § 8, p. 402.

déclare que les tribunaux belligérants doivent seuls connaître de cette nature d'affaire, parce que, dit-il, le souverain neutre, qui a délivré les papiers ou autorisé de prendre son pavillon, est partie dans la question et ne doit pas en être juge; il peut être appelé à donner des explications, mais non à statuer [1]. Quant aux questions relatives à la cargaison, qui forment la seconde classe, elles doivent être toutes soumises à des tribunaux de la nation à laquelle appartient le bâtiment saisi; ces tribunaux sont établis dans chaque port des belligérants, et composés de négociants ou résidents de cette nation présidés par le consul.

Il me paraît difficile de commettre une erreur plus grave, plus complète que celle qui résulte de cette singulière classification. Le seul cas où le souverain neutre, c'est-à-dire le corps de la nation, est intéressé, le seul où son autorité est en cause, aux yeux de Galiani (car, pour moi, je conteste qu'il puisse jamais en être ainsi), est justement celui qu'il soumet à la juridiction étrangère; et il veut que le souverain neutre, ou du moins que ses agents puissent être appelés à donner des explications devant leur juge. C'est au nom de l'indépendance des nations pacifiques que cette doctrine est émise!

[1] « ... Due posson esser le controversie riguardanti una nave trattennta. Può dubitarsi se ne sia legittima la bandiera e la patente di navigazione... La prima controversia ha luogo in due modi : l' uno quando si dubita di falsificazione della patente, o d' essersi questa con poco avvertenza concessa a bastimento di cui il proprietario, il capitano, l' equipaggio, l' interesse sul carico non fosse d' appartenenza del sovrano che concedeva la patente... nell' uno caso e nell' altro il giudizio certamente spetta al principe che ha fatto arrestare il bastimento... Quando non sia chiaro chi sia il vero sovrano della nave non s' offende la sovranità di veruno esaminando le pruove di che s' asserisce suddito taluno di essi. Ma... è del pari indubitato che per proseguirsi in giudizio sulla controvertita legittimità della patente di navigazione, non basta sentir soltanto in giudizio il padron della nave ed il suo equipaggio, ma è necessario renderne il sovrano, di cui si asserisce suddito il padron della nave, ad aspettar il legittimo tempo in cui possa quegli per mezzo del suo ambasciatore o ministro, o almeno console, intervenire in giudizio. In siffato giudizio il neutrale è parte interessata e non giudice, e perciò il solo detto d' una parte, per quanto autorevole e rispettabile possa immaginarsi, non decide la controversia, e spetta sempre al giudice lo squittinarne le ragioni e le pruove... » Galiani, *loc. cit.*, p. 396 et suiv.

De Sainte-Croix propose d'établir un tribunal composé des députés de toutes les nations maritimes, siégeant toujours dans une ville indépendante, et chargé de statuer sur tous les cas de prises neutres; les représentants des puissances intéressées dans chaque affaire s'abstiendraient: le litige se trouverait ainsi soumis à des juges complétement impartiaux[1]. L'établissement de cette espèce de tribunal amphictyonique, s'il était possible, serait sans doute un très-grand bienfait pour l'humanité; car, en lui attribuant une compétence que comporte facilement son organisation, en le chargeant de juger les différends qui surgissent entre les nations, il deviendrait possible d'éviter la plupart des guerres qui désolent le monde, et peut-être de réaliser les rêves de paix perpétuelle. Cela serait, en réalité, la réunion de tous les peuples en une sorte de république fédérative. Mais, quelque désirable que puisse être une pareille institution, on peut la regarder comme une utopie, comme un rêve impraticable, tant que la nature humaine n'aura pas atteint un degré de perfection dont elle est bien loin encore, et dont il est permis de douter qu'elle soit susceptible.

Lampredi, de Martens, de Rayneval, Massé et plusieurs autres auteurs ont traité la question qui nous occupe. Tous reconnaissent la compétence des tribunaux belligérants. Bien que je partage cette opinion, il me paraît nécessaire d'examiner les bases sur lesquelles ils ont cru devoir asseoir leur conviction. Le premier appuie toute sa discussion sur le prétendu principe à l'aide duquel il résout toutes les questions dans lesquelles les neutres et les belligérants sont intéressés, sur le droit de la nécessité, sur la prépotence qu'il accorde toujours aux nations en guerre sur les peuples pacifiques. Au reste, il développe peu son opinion, mais il réfute avec le plus grand soin celle d'Hubner et de Galiani[2].

De Rayneval explique les divers motifs propres à établir et

[1] Voyez *Histoire de la puissance navale de l'Angleterre*, t. I, p. 190.
[2] *Du commerce des neutres*, Ire part., § 14, p. 171. Traduction de Peuchet.

à justifier la compétence des tribunaux belligérants et l'usage adopté par toutes les nations maritimes. Il est à remarquer qu'il ne fait pas mention du motif que je regarde comme le plus concluant, l'assimilation du neutre, violateur de ses devoirs, à l'ennemi, et l'état d'isolement dans lequel le laisse le désaveu de ses concitoyens [1]. Ce publiciste ne fait pas la distinction, si importante à mes yeux, des lois que les tribunaux belligérants sont tenus d'appliquer aux navires neutres saisis. Il résulte même de son argumentation, qu'il admet l'application de la législation du saisissant aux neutres. Je ne saurais partager cette opinion. Les lois primitives et secondaires et celles résultant des traités en vigueur entre les souverains des deux parties, sont seules applicables. Quant à la forme, à la manière de procéder, il est bien évident que l'on doit suivre la législation du lieu où se fait la procédure, c'est-à-dire celle du belligérant; sur ce point, il ne saurait exister aucun doute.

Un des principaux arguments employés par de Rayneval pour établir la compétence des tribunaux belligérants peut se résumer ainsi : dans toute affaire de prise neutre, il y a deux parties en cause, le saisi et le saisissant; ce dernier, qu'il soit bâtiment de guerre ou corsaire, peut avoir violé la teneur de ses lettres de marque, avoir fait une saisie sans cause, avoir méconnu et violé les traités; il peut même s'être rendu coupable d'un crime : dans ces différentes hypothèses, il doit être condamné à payer des dommages-intérêts aux propriétaires du navire indûment saisi, à une amende, et même, suivant les circonstances, à des peines afflictives. Il ne saurait donc être jugé par un tribunal étranger, qui ne manquerait nécessairement pas de moyens efficaces pour faire exécuter la sentence [2]. Ce raisonnement est parfaitement juste

[1] *De la liberté des mers*, Ire part., tit. I, ch. xx, p. 215.

[2] « ... Or, qui peut prononcer la responsabilité du premier (le croiseur?) C'est, sans contredit, son propre gouvernement; car c'est lui qui la lui a imposée en traçant la règle de sa conduite. C'est donc lui seul qui est compétent pour juger les transgressions et pour les punir... et remarquons bien que le capteur peut être coupable non-seulement d'une saisie illégitime, mais aussi de voies de fait dignes

et fondé ; mais, ainsi que quelques autres développés par l'auteur, il est secondaire, et ne saurait suffire pour établir un droit aussi important.

Massé appuie son opinion sur un principe qui me paraît une grave erreur. Il prétend que l'État capteur n'est pas tenu de faire juger les prises faites par ses croiseurs. A ses yeux, la prise est un acte de guerre exécuté par délégation de la puissance de l'État belligérant, qui assume toute la responsabilité de cet acte, et se l'approprie, de la même manière que la capture d'une place de guerre ; les conditions mises à la validité des prises maritimes l'ont été par le belligérant seul et dans son intérêt propre ; à lui seul appartient donc le jugement de la prise [1].

On comprend facilement la portée d'un pareil principe. Le souverain belligérant, ayant fait la concession de soumettre les prises à un jugement, l'ayant fait dans son propre intérêt, a le pouvoir de la retirer et de déclarer qu'à l'avenir, il regardera toutes les prises comme légitimes de plein droit. Dès lors tout le droit international maritime est anéanti. N'ayant

d'un châtiment particulier ; qu'il peut avoir arrêté le bâtiment marchand par caprice, l'avoir maltraité, pillé, lui avoir causé des pertes considérables. Qui pourra prononcer sur ces faits ? Sera-ce un gouvernement étranger au capteur inculpé ? Il ne peut pas le punir, puisqu'il n'en a pas le droit ; et s'il l'avait, où seraient les moyens coercitifs pour s'emparer de sa personne ? S'il prononce des restitutions et des dommages-intérêts, où, comment, par qui fera-t-il exécuter son jugement ?... »

[1] « ... Il est en effet manifeste que la question de savoir quel est le juge compétent des prises, dépend de celle de savoir s'il y a un juge nécessaire des prises, c'est-à-dire si, d'après la nature des choses et le droit des gens primitif, les prises ne sont valables qu'autant qu'un juge les a validées par sa décision ; car si le jugement des prises est volontaire et non forcé, et s'il est un établissement intérieur et particulier de chaque peuple, chaque peuple capteur qui pourrait se soustraire à la formalité du jugement, peut, à plus forte raison, en s'y soumettant, choisir le juge... » Massé, après avoir examiné la question à son point de vue, conclut ainsi : « De ce qu'il n'y a pas de juge nécessaire de la validité des prises, il faut conclure que si le souverain du capteur, pour mettre à couvert sa responsabilité morale et sauvegarder ses intérêts, trouve convenable de contrôler l'exercice que ses corsaires font du droit qu'il leur a délégué, c'est pour lui une pure faculté dont il peut user et ne pas user, et dont il est parfaitement naturel qu'il réserve l'exercice, parce qu'il y aurait en quelque sorte un abandon de sa souveraineté dans la remise qu'il ferait à un tiers indépendant du droit de juger ses actes ou ceux de ses délégués. » *Droit commercial*, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 5, nos 400 et suiv.

aucun compte à rendre des captures par elle faites ou autorisées, la nation en guerre pourra abuser de sa force, encourager ses corsaires à tenir la conduite la plus répréhensible, la plus cruelle, du moment où elle pensera en retirer quelque avantage. C'est le droit de prépotence absolue, consacré sous une autre forme, mais non moins dangereux, plus dangereux peut-être, puisque celui auquel il est accordé n'est pas même obligé de déclarer en vertu de quel principe il s'empare des bâtiments neutres. Si un pareil système était admis, il ne resterait aux peuples pacifiques qu'une seule ressource, celle de cesser d'être pacifiques et de prendre immédiatement part à la guerre.

Je pense que l'auteur a fait une confusion entre la capture d'un bâtiment ennemi et la saisie d'un navire neutre. Je crois avoir démontré l'immense différence qui existe entre ces deux actes. Le premier doit, dans tous les cas, être ratifié à l'égard du propriétaire primitif, du sujet ennemi; sa propriété lui est enlevée sans retour; la capture seule peut être comparée à la conquête d'une place de guerre. L'opinion de Massé, que le belligérant peut se dispenser de soumettre l'appréciation de la prise à un tribunal, est peut-être bonne dans cette circonstance; je n'ai pas à l'examiner; au premier aperçu, elle me paraît fondée; mais il n'en est pas de même de la saisie dont peut être frappé le navire neutre.

Toutes les saisies de bâtiments neutres, sans exception, présentent une double question; dans toutes il y a un coupable à un degré de gravité plus ou moins grand, et la solution seule peut autoriser la prise, lorsqu'elle constate la culpabilité du navire saisi. Le coupable, quel est-il? Est-ce le neutre, est-ce le croiseur? nul ne le sait, car chacun d'eux prétend que son adversaire seul a violé les lois internationales, et il n'existe aucun témoin désintéressé pour faire connaître la vérité. D'ailleurs, quand il y aurait des témoins, quand un aveu viendrait éclaircir les faits; il faudrait encore une autorité, un tribunal, pour recevoir ces témoignages,

pour constater cet aveu, pour proclamer le nom du coupable, et appliquer la sanction de la loi des nations.

Si, comme le prétend Massé, le jugement n'était institué que par le bon plaisir du belligérant, et dans son intérêt exclusif, il ne devrait être statué que sur la conduite du croiseur au moment de la saisie; celle du neutre ne devrait pas être mise en cause, parce qu'alors il y aurait toujours lieu d'appliquer les principes émis par l'ordonnance française, de confisquer au profit de l'État les prises faites par le bâtiment armé, qui aurait méconnu ses devoirs [1].

D'ailleurs, dans ce cas, à quoi serviraient toutes les stipulations de la loi secondaire sur la contrebande, sur le blocus, sur le transport des propriétés ennemies, etc., etc., stipulations qui le plus souvent ne sont que le rappel des prescriptions de la loi divine? Une fois un navire saisi par l'un des belligérants, le gouvernement propriétaire n'aurait aucun droit à faire valoir; le souverain capteur serait libre d'agir à l'égard de ce navire suivant son caprice, de le soumettre à un jugement, ou de se dispenser d'une formalité purement facultative pour lui; puisqu'en réalité la saisie serait non plus un acte préliminaire, mais une prise définitive et irrévocable au gré de ce souverain. S'il en était ainsi, il y a longtemps sans doute que les belligérants auraient aboli toutes les cours d'amirauté, tous les tribunaux de prises; car ils n'ont pas pour habitude de ménager les intérêts des peuples neutres; et, Massé l'a souvent constaté, loin de rien céder à leurs droits, ils sont au contraire très-portés à méconnaître, à violer, à anéantir, autant qu'ils le peuvent, les droits et l'indépendance des autres nations.

En résumé, les tribunaux institués par le souverain belligérant sont seuls compétents pour juger les navires neutres

[1] Voyez l'ordonnance du 17 mars 1696. Il est à remarquer que, d'après cette loi intérieure, lorsque le navire capturé par un croiseur, ayant tiré le coup d'assurance sous pavillon autre que français, est neutre, le saisissant est, par ce seul fait, passible de dommages intérêts envers les propriétaires neutres, alors même que la saisie serait fondée.

saisis et conduits dans les ports de ce souverain, et pour déclarer la prise de ces bâtiments ou des marchandises soumises à la saisie ; lorsque l'arrestation est fondée sur la violation des devoirs de neutralité, tels qu'ils résultent, soit de la loi primitive, soit de la loi secondaire, soit enfin des traités conclus entre les nations neutres et belligérantes et encore en vigueur. Mais ces tribunaux ne sauraient valablement statuer sur des saisies opérées en dehors de ces limites, et en vertu des lois particulières du belligérant. Dans ce cas, si la nation neutre remplit son devoir, si elle proteste contre une pareille violation de ses droits, aucun juge ne peut prononcer; l'affaire doit être traitée par la voie diplomatique, et si les parties ne peuvent s'entendre, la force des armes peut seule décider la question, non pas en droit, mais en fait, matériellement. Ces deux voies sont les seules ouvertes aux discussions dans lesquelles sont engagées les nations, dans lesquelles deux souverainetés, deux individualités indépendantes sont intéressées. C'est une vérité que je crois devoir souvent répéter, afin que les peuples neutres, bien convaincus que, non-seulement leur prospérité maritime, mais encore leur indépendance et leur existence dépendent complétement de leur énergie à défendre leurs droits, s'unissent étroitement et d'une manière permanente pour résister aux exigences, aux prétentions toujours croissantes des nations puissantes, qui se trouvent le plus souvent engagées dans les hostilités. C'est le seul moyen efficace de mettre un frein à l'ambition jalouse des belligérants, et d'arriver, avec le temps, à établir, outre l'équilibre, la justice et l'équité sur l'Océan.

§ II. — DU JUGE COMPÉTENT POUR PRONONCER LA PRISE DU NAVIRE NEUTRE, SAISI ET CONDUIT DANS UN PORT ÉTRANGER AU SAISISSANT.

Presque toutes les ordonnances publiées par les belligérants, pour régler la course maritime, prescrivent aux armateurs d'amener leurs prises dans un des ports de leur souverain. Cette loi ne peut être rigoureusement exécutée; l'éloigne-

ment des lieux où la saisie a été opérée, la crainte de rencontrer une croisière ennemie, les dangers de la mer, etc., etc., peuvent forcer un croiseur à conduire sa prise dans un port étranger. Il nous reste à examiner quel est, dans ce cas, le juge compétent pour statuer sur le sort du navire neutre. Trois hypothèses peuvent se présenter. Le bâtiment saisi peut avoir été conduit dans un port ennemi du saisissant, dans un port neutre étranger, enfin dans un lieu soumis à son propre souverain.

La première hypothèse se rencontre rarement; le croiseur, en effet, emploie toutes ses ressources, fait tous ses efforts pour éviter de relâcher dans un lieu ennemi, où il peut être lui-même pris et confisqué; cependant les événements de mer sont si impérieux, que le fait s'est présenté. Dans ce cas, le neutre saisi doit-il être soumis au jugement des tribunaux du port où il se trouve? Au premier aperçu, il semble que l'on doive suivre les règles tracées pour la reprise ou recousse, c'est-à-dire reconnaître la compétence des juges du port dans lequel le navire est repris. Cependant, en examinant la question avec soin, on voit que cette opinion n'est pas fondée, et que, lorsqu'il n'existe aucun traité spécial, le navire neutre, dans cette position, doit être immédiatement relâché et rendu à son propriétaire, sans être soumis à aucun jugement.

La raison de décider ainsi me paraît résulter de la position même du navire saisi. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, la saisie ne transmet pas la propriété à celui qui l'a pratiquée, elle ne dépouille pas le premier possesseur, elle n'est qu'un acte préalable à la prise. Jusqu'au jugement, le navire saisi continue donc d'appartenir au propriétaire neutre; le droit est seulement suspendu; les présomptions sont même en faveur de ce propriétaire, innocent encore des infractions à ses devoirs qui lui sont imputées. Étant innocent, si son navire est conduit dans un port soumis à l'ennemi du saisissant et ami de son propre souverain, il ne peut être considéré comme coupable; et, ainsi que le fait observer avec raison Hubner,

la cause même qui a motivé la saisie par l'un des belligérants étant le plus souvent un acte de partialité en faveur de l'autre, il n'y a pas lieu de le soumettre à un jugement; il n'existe pas de juge compétent pour statuer sur la validité d'une saisie qui, en réalité, n'existe plus [1].

Le navire saisi peut être conduit dans un port soumis à une nation neutre, mais étrangère au souverain du navire lui-même. La nation propriétaire de ce port peut-elle se considérer comme chargée de juger la validité de la saisie?

Le vaisseau de guerre ou l'armateur belligérant qui reçoit l'hospitalité dans un port est couvert par le pavillon de son souverain; il est une portion du territoire de son pays; pour tout ce qui touche ses actes intérieurs, il ne peut être soumis à une juridiction étrangère, pas même à celle du souverain de la mer sur laquelle il flotte. Cette juridiction ne peut atteindre que les rapports extérieurs avec les hommes ou les choses soumis à l'autorité territoriale. Or, le navire saisi est entré dans le port d'asile sous le pavillon du souverain belligérant. La nation propriétaire du port ne saurait, sans porter atteinte aux droits de ce belligérant, sans violer le territoire d'un navire, s'immiscer dans la connaissance des faits qui ont motivé la saisie, faits exécutés à la haute mer, et en vertu de la délégation accordée par le souverain à ses vaisseaux ou à ses armateurs.

D'ailleurs le neutre ne peut s'attribuer la connaissance des faits qui ont motivé la saisie, les apprécier, les déclarer valables ou les condamner. Si les motifs qui ont amené la saisie

[1] « On demande si un vaisseau belligérant, forcé de chercher un asile chez son ennemi, ayant fait une prise dont il n'a pas été à même de retirer son monde, entre avec elle dans un port ennemi, à qui est-ce pour lors de juger cette prise en tant qu'elle l'est? Nous répondons : à personne. Toute procédure tombe à son égard, parce qu'il n'y a plus personne qui ait aucune prétention sur elle : non pas le preneur qui, n'étant pas seulement à lui-même, ne peut plus devenir demandeur ou faire aucune acquisition; ni non plus le souverain des lieux, parce qu'il n'a nul grief contre la prise. Il est vrai qu'elle était, à son arrivée, au pouvoir de l'ennemi, mais elle n'était que saisie et non pas condamnée. » Hubner, t. II, part. 1, ch. II, § 7, p. 56.

sont réels, si le navire neutre a, par sa conduite, mérité d'être arrêté et condamné, cette condamnation ne peut évidemment pas émaner d'un souverain que cette conduite n'a pas offensé, qui est complétement indifférent à tous les faits. D'un autre côté, si la saisie n'est pas fondée, s'il y a lieu à la déclarer nulle, et même à condamner le croiseur à des dommages-intérêts, il est évident que les autorités du port de refuge n'ont pas le pouvoir de prononcer contre lui, car son souverain seul possède cette puissance. Enfin j'ajouterai même qu'il serait le plus souvent très-dangereux, pour le neutre, de s'immiscer dans le jugement des prises, parce que ces affaires soulèvent presque toujours des questions graves et controversées du droit des gens, que le souverain étranger ne saurait résoudre sans mécontenter au moins l'une des deux parties, et souvent toutes les deux, sans encourir le reproche de partialité.

Un grand nombre de traités ont proclamé le système que j'établis ici, que le souverain du port d'asile ne peut s'arroger la connaissance de la validité des prises [1]. La plupart des déclarations faites par les puissances neutres, pour faire connaître leur conduite pendant la guerre, contiennent également l'engagement de ne pas s'immiscer dans la connaissance des prises étrangères amenées dans leurs ports [2]. Je sais que ces

[1] Voyez, entre autres, le traité des Pyrénées de 1659, entre la France et l'Espagne, art. 23; de 1662, entre la France et les Provinces-Unies, art. 22; 1739, entre les mêmes puissances, art. 14; de 1714, entre l'Espagne et la Hollande, art. 21; de 1725, entre l'Empire et l'Espagne; 1794-1795, entre l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique, art. 25; 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique, art. 24. L'article du traité de 1795 porte : « Il sera permis aux vaisseaux de guerre et bâtiments armés en course, appartenant auxdites parties respectivement, de conduire partout où il leur plaira les vaisseaux et effets pris sur leurs ennemis, sans être astreints à payer aucun honoraire aux officiers de l'amirauté ou à aucun juge, quel qu'il puisse être..., *et lesdits officiers ne pourront prendre connaissance de la validité des prises...* »

[2] Voyez le règlement toscan du 1er août 1778, art. 7; règlement napolitain, 19 septembre 1778, art. 5; règlement papal, 4 mars 1779, art. 7; règlement génois, 1779, art. 12 et 14; règlement vénitien, 9 septembre 1779. Voyez de Martens, *Rec.*, t. III. Ces règlements, en réservant au souverain du port la connaissance des prises faites par suite des violations des droits territoriaux, reconnaissent virtuellement qu'il n'a pas le droit de s'immiscer dans la connaissance des saisies faites en dehors de ces circonstances spéciales et exceptionnelles.

actes, traités ou proclamations, ont surtout en vue les prises faites par un des belligérants sur son ennemi; mais ils doivent s'appliquer également aux navires neutres saisis, car ils ne font aucune distinction; si on avait eu la volonté d'exclure de cette règle les bâtiments neutres, on n'eût pas manqué de l'énoncer en termes formels. Je regarde cette solution comme la seule admissible, la seule conforme au droit des gens primitif et secondaire.

Cette règle n'est cependant pas sans exception : il existe des circonstances dans lesquelles le souverain du port d'asile non-seulement peut, mais est dans l'obligation de statuer sur le sort de la prise reçue sur son territoire. La nation propriétaire d'un port, l'est également, et au même titre, de la mer qui baigne les côtes de ses États, que l'on appelle *territoriale;* tous les navires qui se trouvent sur ce territoire, volontairement ou par accident, sont soumis à sa juridiction pour tous leurs actes extérieurs : elle leur doit à tous une protection égale et complète. Il est du devoir de cette nation d'empêcher toute hostilité dans tous les lieux soumis à sa puissance; dans les ports, rades, baies fermées ou foraines, et même en pleine côte. Ce droit, ce devoir, nous les avons établis; ils sont incontestables, et, bien qu'ils aient été souvent méconnus et violés, ils sont incontestés [1]. Tous les faits commis dans cet espace soumis au sceptre du peuple souverain territorial, et extérieurs au navire qui les a commis, sont soumis à la loi de ce peuple; il en est le juge naturel et absolu; surtout lorsque ces faits sont de nature à porter atteinte aux droits de souveraineté. Or, tous les actes de guerre exercés par un bâtiment contre un autre bâtiment ont essentiellement ce double caractère; ils sont extérieurs et attentatoires à la souveraineté. La visite d'un navire neutre par un croiseur belligérant, la saisie, sont des actes de guerre; le souverain neutre peut s'y opposer; il y a plus: devant, à tous les navires étrangers, une protection égale et complète, il est de son devoir de s'y opposer par tous

[1] Voyez ci-dessus, tit. I, ch. III, sect. I, et tit. VI, ch. I, sect. II, *Inviolabilité du territoire.*

les moyens en sa puissance, même par la force; il peut attaquer et détruire le vaisseau belligérant qui se rend coupable de cette violation de ses droits.

Si un navire neutre, saisi dans l'étendue de la mer territoriale d'une nation neutre étrangère, est ensuite conduit dans un port appartenant à cette même nation, il est évident que le souverain a le droit complet et absolu d'annuler cette saisie, d'arracher le navire au croiseur belligérant, et de le mettre en liberté; parce qu'il a été saisi au mépris de ses propres prérogatives. Il a même le pouvoir de saisir le croiseur coupable, et de le faire juger par ses propres tribunaux, comme tout étranger qui se rendrait coupable d'un crime ou d'un délit dans ses États. Le neutre est même dans l'obligation d'exercer ce droit, sous peine de manquer à ses devoirs envers le peuple propriétaire du navire saisi illégitimement.

Dans cette circonstance, le souverain du port d'asile statue réellement sur le sort du navire saisi, il le fait mettre en liberté, le rend à ses propriétaires; et cependant on ne saurait dire qu'il ait le droit de compétence sur ce navire. En effet, il peut, il doit le faire mettre en liberté; mais il ne peut soumettre à un jugement le fait même de la saisie, les motifs sur lesquels elle peut être fondée, par conséquent la déclarer valable, et prononcer la prise. La seule question qu'il soit appelé à examiner est celle de savoir si la saisie a été pratiquée sous sa juridiction; il peut apprécier ce fait administrativement, où par sa seule volonté, il peut charger ses tribunaux de le juger; mais, le fait une fois déclaré, il ne peut connaître de la saisie; il est dans l'obligation de mettre le navire en liberté. Si, au contraire, il est constaté que l'acte de guerre a été consommé hors son territoire, il ne peut annuler la saisie, quelle que soit l'illégalité dont elle est entachée.

Quant au croiseur belligérant qui a violé les droits territoriaux du neutre, il peut être saisi par les agents de l'offensé, traduit devant les tribunaux, jugé et condamné aux peines portées par les lois mêmes de ce souverain. Ce dernier peut, par conséquent, condamner le capitaine à des peines person-

nelles, ordonner qu'il réparera les dommages causés par la saisie illégitime, et même retenir le bâtiment coupable, et le faire vendre pour parvenir à cette réparation. La nation belligérante ne saurait s'offenser de cette conduite du neutre, parce qu'elle est conforme au droit qu'il tient de son indépendance, et ne lèse en rien ceux du belligérant.

Ce que je dis ici à l'égard des saisies faites dans l'intérieur de la mer territoriale neutre, s'applique également à toutes celles qui auraient pu être pratiquées au mépris de la juridiction neutre ; par exemple, par un corsaire équipé et armé, dans les ports de ce souverain, au mépris de ses défenses ; par un bâtiment ayant violé les devoirs imposés à tous ceux qui reçoivent l'hospitalité dans un port neutre, etc.[1].

La loi secondaire et l'usage des nations maritimes, tout en reconnaissant la légitimité de la course, ont cependant mis certaines conditions à l'exercice de ce mode de guerre ; la première, la principale, est l'autorisation expresse du souverain belligérant. Tout navire armé qui parcourt l'Océan, fait la visite, ou la saisie de bâtiments neutres, la capture des ennemis, sans être muni d'une lettre de marque, est considéré comme un pirate et peut être traité comme tel, Toutes les prises par lui faites sur l'ennemi, toutes les saisies pratiquées sur les neutres, sont donc illégitimes et même criminelles. Les pirates sont les ennemis du genre humain tout entier; ils sont soumis à la juridiction de tous les peuples qui peuvent parvenir à s'emparer de leurs personnes; c'est même un devoir pour tous de réprimer et de punir leurs crimes. Si donc un bâtiment armé, mais non pourvu de lettre de marque, saisit un navire neutre et se présente avec ce dernier dans un port étranger, pour y chercher un asile, il ne peut réclamer le traitement accordé aux corsaires réguliers; bien que, par ses papiers de bord, il puisse établir sa nationalité, la saisie par lui pratiquée est un acte de piraterie, lui-même est un pirate; il

[1] Pour l'énumération des divers actes qui entraînent la violation du territoire, voyez ci-dessus, tit. VI, ch. I, sect. II. *Inviolabilité du territoire*, et ch. II, sect. II, III et IV.

est justiciable du souverain du port dans lequel il est entré. La saisie est nulle, et le navire doit être remis en liberté par ce souverain, bien qu'en réalité il ait par sa conduite mérité d'être arrêté et même confisqué. Dans ce cas, je ne pense pas que la nation propriétaire du port ait le droit de condamner le coupable à des dommages-intérêts envers le neutre victime de la saisie illegitime, parce que cet acte a été accompli hors sa juridiction, et n'a porté aucune atteinte à ses droits de souveraineté. Mais cette même nation peut-elle se saisir du capitaine coupable, le soumettre à un jugement, et exécuter le jugement? Je ne crois pas devoir discuter cette question, étrangère à mon sujet : cependant je n'hésite pas à déclarer qu'à mon avis ce pouvoir lui appartient; parce que la piraterie est un crime contre toutes les nations; que ses auteurs, ayant déclaré la guerre à l'univers, sont justiciables des tribunaux de l'univers.

Les deux cas que je viens de discuter sont les seuls qui, à mes yeux, justifient la compétence du souverain du port neutre sur la saisie des navires étrangers amenés sur son territoire, les deux seules exceptions au principe général que j'ai d'abord posé. Hubner ne limite pas, comme je viens de le faire, les circonstances qui peuvent donner naissance à cette compétence, mais il ne cite que la première, c'est-à-dire celle où la saisie a été pratiquée sur le territoire neutre lui-même; il la soumet même, dans ce cas, à une restriction assez importante : il exige que le souverain neutre s'entende préalablement avec les souverains des bâtiments saisissant et saisi, et ne statue qu'après avoir obtenu leur assentiment [1] ; ce ne

[1] « Une prise neutre, conduite dans un porl d'une autre puissance neutre, a été faite ou sur les côtes des États de cette puissance ou ailleurs ; si la saisie a eu lieu sur les côtes, il reste à savoir si la souveraineté de ladite puissance, et, par conséquont, sa neutralité, n'en ont pas élé lésées, ou si, ce qui revient au même, cet acte d'hostilité ne s'esl pas passé dans un oudroit qui peut êlre censé relever de sa domination. C'est uno question préliminaire dont la décision préalable importe beaucoup, el elle doit se faire par la voie des négociations entre les trois cours intéressées... » A l'appui de cetlo opinion, l'auteur cite le fail d'un bâtimenl français pris par un corsaire anglais sur les côtes d'Espagne, et ajoule : « Après une négocia-

serait plus une juridiction, une compétence, mais seulement un arbitrage consenti par les deux parties intéressées. Je ne saurais admettre cette opinion ; alors même que le capteur serait un vaisseau de guerre, une flotte entière, il y a eu violation du territoire ; les coupables sont dans la juridiction de l'offensé ; dans ses États, cette violation du droit des gens peut et doit être réprimée.

Le même auteur examine la question de la compétence du souverain pacifique, à l'égard du navire neutre saisi et amené dans ses ports pour y être vendu. Il pose en principe que la vente ne peut avoir lieu sans un jugement, que par conséquent il faut nécessairement qu'il soit statué ; il refuse à la nation neutre le pouvoir de le faire ; les consuls soit du saisissant, soit du saisi, sont également incompétents, parce qu'ils ne peuvent être juges dans leur propre cause. Pour sortir de cet embarras, il propose de former un tribunal composé d'un commissaire délégué par le souverain du port et deux des consuls, afin, dit-il, de faire représenter dans le jugement les trois juridictions intéressées [1]. Cet expédient n'est que l'application de l'idée du tribunal mixte proposé par le même auteur ; il est inadmissible. J'ai établi que le souverain territorial était incompétent pour juger les navires neutres saisis et

tion de plusieurs mois entre les cours de Versailles, de Madrid et de Londres, la seconde de ces trois cours fit mettre en liberté ledit vaisseau, comme ayant été pris dans un endroit dont Sa Majesté catholique réclame la souveraineté..... » Hubner, *loc. cit.* Cet exemple ne prouve qu'une seule chose, c'est que le gouvernement espagnol craignait également les deux belligérants, et que, pour n'offenser ni l'un ni l'autre, il ne voulut pas user de son droit, remplir son devoir ; de son plein gré, il engagea les négociations pour se mettre à l'abri de tout événement. Ces ménagements ne changent rien au droit ; ils montrent la faiblesse des peuples pacifiques.

[1] « Il n'y a donc d'autre ressource pour faire juger ces sortes de prises, s'il faut absolument qu'elles soient jugées, que la nomination d'une commission, composée d'un commissaire autorisé par le souverain des lieux, et de deux consuls des nations intéressées. Ces juges ou arbitres ne formeraient que trois voix, dont deux devraient suffire pour la sentence, ou pour absoudre ou pour condamner la prise ; cet expédient parait d'autant plus convenable, qu'au moyen d'une telle méthode les trois parties intéressées prendront également part à la juridiction, ce qui en éloignerait le vice de l'incompétence. » Hubner, *ubi sup.*

amenés dans ses ports; la circonstance que l'intention est de vendre la prise dans ce port, ne peut en rien modifier la compétence. Si, d'après les traités, le peuple propriétaire du port s'est engagé, envers les belligérants ou l'un d'eux, à permettre la vente des prises dans ses domaines; si même, sans être lié par des actes solennels, il accorde volontairement cette permission, il doit exiger, préalablement à la vente, que la saisie ait été convertie en prise, mais il ne prononce pas cette sentence, il ne peut même pas y prendre part.

Dans ce cas, la marche adoptée par les nations maritimes me paraît fondée sur les principes. Le consul de la nation belligérante à laquelle appartient le saisissant fait les actes préliminaires de la procédure, les transmet à son gouvernement, qui saisit les tribunaux. Le jugement est rendu de la même manière que si le navire saisi se trouvait dans les ports du souverain saisissant. Puis, sur la justification de la sentence, devenue définitive, le souverain du port dans lequel se trouve la prise autorise la vente Plusieurs nations, même de celles qui accordent l'asile aux prises, refusent la faculté de les vendre dans leurs ports. Je crois que ce refus est plus conforme aux devoirs stricts de la neutralité, bien que cependant on n'ait jamais regardé la permission de faire la vente comme un acte de partialité, lorsqu'il est accordé également aux deux belligérants.

Azuni soutient que le souverain du port étranger et neutre, dans lequel est entré le navire saisi, est toujours compétent pour statuer sur le sort du navire, si le capitaine saisi réclame cette juridiction [1]. Le seul argument donné à l'appui de cette opinion est tiré des traités, interprété d'une singulière manière. L'auteur pose en principe que toutes les nations ont reconnu la juridiction du souverain du port d'asile, mais que

[1] « ... C'est pourquoi il me paraît qu'un armateur qui amène dans un port étranger des prises faites sur des neutres... ne doit pas refuser d'y reconnaître la juridiction du souverain si elle est réclamée par le capitaine du navire pris, dans tout ce qui concerne l'intérêt qu'avaient sur le bâtiment ennemi les sujets des puissances neutres... » *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. IV, art. III, § 8.

de tout temps, pour empêcher l'exercice de ce droit, elles ont eu soin d'insérer dans leurs traités des stipulations expresses qui privaient ce souverain du pouvoir de juger les prises; ces stipulations, dit l'auteur, inutiles pour confirmer la loi primitive, ne peuvent s'expliquer que par la volonté de créer une exception à cette loi[1].

Cet argument est du genre de ceux de lord Liverpool; il consiste tout simplement à soutenir que la loi secondaire est toujours et complétement contraire à la loi primitive; et que pour connaître cette dernière, il suffit de prendre l'opposé des actes de la première. Enoncer un pareil argument, c'est l'avoir réfuté complétement.

Pour donner plus de force à son opinion, Azuni cite plusieurs exemples de jugements rendus par des souverains neutres, qui, dit-il, n'étaient pas liés par des conventions spéciales; et même les traités conclus en 1787 par la Russie avec la France et Naples[2]. Les faits invoqués existent sans doute; l'auteur eût pu même en citer un nombre beaucoup plus considérable. Mais des faits isolés ne sauraient constituer un droit; ils prouvent seulement que les peuples neutres, lorsqu'ils sont assez puissants pour ne pas redouter la colère des belligérants, peuvent méconnaître leurs devoirs et chercher à étendre leurs pré-

[1] Cette juridiction du souverain du port où est amenée une prise de cette nature, est tellement conforme aux principes de la raison universelle, que les puissances européennes ont été obligées, dans tous les temps, pour la rendre vaine, d'en faire un article spécial de leurs traités, et de convenir expressément que les vaisseaux de guerre des nations contractantes pourraient conduire librement les prises qu'ils feraient sur leurs ennemis partout où il leur plairait, sans que les juges des ports où ils entreraient pussent connaître de leur légitimité. Une pareille stipulation aurait été superflue, si le souverain du port où l'on conduit une prise n'avait pas le droit d'en connaître. » Même auteur, *loc. cit.* On voit que l'auteur confond complétement les captures faites sur l'ennemi, les saisies pratiquées sur les neutres, et le droit d'asile avec le pouvoir de juger les prises.

[2] L'article 33 du traité du 11 janvier 1787, entre la France et la Russie, porte : « Mais si le capitaine du navire neutre refuse de livrer la contrebande de guerre dont il serait chargé, le capitaine aura seulement le droit de l'emmener dans un port, où on instruira son procès devant les juges de l'amirauté, selon les lois et formes judiciaires de cet endroit... » L'art. 22 du traité du 17 janvier de la même année, entre la Russie et les Deux-Siciles, contient la même stipulation. Voyez de Martens, *Rec.*, LXXXIV, p. 196 et 229.

rogatives; mais ces abus ne sont pas une loi. Les deux traités invoqués parlent d'une manière générale, et, à mon avis, ne stipulent que pour les tribunaux belligérants; c'est-à-dire qu'ils confirment le principe par moi posé et développé dans le paragraphe précédent. En effet, ils donnent au croiseur le droit d'emmener le navire saisi *dans un port où l'on instruira son procès devant les juges de l'amirauté, selon les lois et formes de cet endroit*... Mais ici il n'est pas question de ports étrangers et neutres. Les lois de toutes les nations belligérantes imposent aux armateurs l'obligation de conduire leurs prises dans les ports de leur souverain; c'est donc de ces ports qu'il est question dans les deux traités dont il s'agit.

Je trouve dans le règlement russe sur la course, du 13 décembre 1787, la preuve que cette phrase générale doit être interprétée dans ce sens, et non dans celui que lui prête Azuni. Ce règlement, rendu l'année même de la conclusion des deux conventions, à l'occasion de la guerre entre la Russie et l'empire turc, exige que les croiseurs amènent leurs prises à Livourne ou à Venise, pour y attendre que la légitimité de la prise ait été déclarée, et charge les consuls russes dans ces deux villes, de l'instruction préliminaire. Une commission spéciale, créée à bord de la flotte russe, est chargée de statuer sur le sort des prises [1]. Mais, même en donnant aux deux actes invoqués par Azuni un sens différent, ils formeraient une exception à la règle, mais non pas une règle nouvelle. Enfin Azuni appelle à son aide l'autorité d'Hubner, mais il commet une erreur complète; le passage par lui cité ne se rapporte pas au cas dont il s'agit; mais seulement à celui où un navire bel-

[1] L'article 8 du règlement russe, du 31 décembre 1787, est ainsi conçu : « On ne pourra décharger ni vendre aucune partie de la cargaison du vaissseau pris, mais on l'emmènera en droiture à Livourne ou à Venise..... les armateurs y seront obligés de paraître devant le ministre russe, et, après lui avoir représenté les papiers et documents trouvés sur le vaisseau pris, d'attendre que le vaisseau ainsi que les marchandises soient jugés de bonne prise ou de capture légitime. » L'art. 23 porte : « Dès l'arrivée de la flotte impériale russe dans la Méditerranée, le commandant en chef aura à établir une commission pour juger les affaires des prises. C'est pourquoi il est prescrit à tous les armateurs de lui faire alors, sans faute, le rapport des navires et des marchandises dont ils se sont emparés. »

ligérant est contraint de chercher un refuge dans un port de son ennemi, et d'y conduire sa prise[1]. Cette hypothèse a déjà été examinée ci-dessus; elle est complétement différente de celle qui nous occupe.

Galiani, qui ne reconnaît en général, comme compétent pour statuer sur le sort des navires neutres saisis, que le souverain neutre auquel appartiennent ces navires, admet quatre exceptions à son principe, en faveur de la compétence du peuple neutre propriétaire du port dans lequel les prises ont été conduites. Les deux premières sont les deux circonstances dans lesquelles j'ai admis moi-même le pouvoir du souverain territorial. La troisième serait fondée sur la conduite inhumaine du croiseur envers le navire saisi; enfin la dernière aurait lieu lorsque, à bord du bâtiment arrêté, il se trouverait des marchandises appartenant aux sujets mêmes du souverain; lorsque la saisie aurait eu lieu en vertu d'une maxime contraire au droit des gens, par exemple du prétendu principe : *La propriété ennemie confisque le navire qui la porte et le surplus de la cargaison.* L'examen de cette quatrième exception me paraît devoir être renvoyé à la discussion qui va suivre, sur le tribunal compétent pour statuer à l'égard des navires neutres saisis et conduits *dans les ports de leur propre souverain.*

A l'égard du troisième, l'auteur napolitain est dans l'erreur. L'abus de la force, la cruauté dont le croiseur se rend coupable à l'égard de l'équipage neutre, quelque graves qu'ils soient, ne peuvent motiver un changement de compétence; ils n'intéressent en rien la souveraineté du port. Le fait isolé de la saisie, Galiani le reconnaît lui-même, n'est pas soumis au jugement de l'autorité territoriale du port; nous avons établi, d'une manière péremptoire, que tous les faits intérieurs, toutes les relations des hommes composant les équipages des navires étrangers entre eux, échappaient à la juridiction territoriale du peuple propriétaire du port. Chacun de ces deux faits isolés ne peut donc pas motiver la compétence du souve-

[1] Le passage d'Hubner, cité par Azuni, se trouve dans le traité de la saisie des navires neutres, t. II, ch. I, § 7.

rain neutre; leur réunion peut-elle avoir pour résultat de faire naître cette compétence? Je ne puis le penser; cela me paraît même impossible; je ne trouve aucun motif, aucun prétexte pour le soutenir, et Galiani lui-même n'en donne aucun. Le souverain du port peut, et doit sans doute, user de son influence pour empêcher des excès condamnés par toutes les législations; il peut, si ces excès troublent la tranquillité du port, y mettre ordre; mais cette circonstance ne lui donne pas le pouvoir de statuer sur la validité de la saisie.

Quel est le juge compétent pour prononcer la prise, lorsque le navire neutre saisi a été conduit dans un port soumis à son propre souverain? Cette question me paraît peu susceptible de controverse. Le souverain du port et en même temps du navire qui y est entré, a le droit évident d'examiner les causes de la saisie et de statuer sur le sort de ses propres sujets, sur le sol de ses États. S'il les trouve innocents, il doit leur rendre la liberté, et la pleine disposition de leurs biens; si, au contraire, ils ont commis une infraction aux lois internationales, son devoir est de les abandonner à celui qu'ils ont offensé, de leur refuser la protection dont il se sont rendus indignes par leur conduite; en un mot, de leur appliquer les principes généraux que j'ai développés, dans le paragraphe précédent, à l'appui de la compétence des tribunaux des belligérants.

L'ordonnance française de 1681 proclame, comme principe, que tout navire français saisi et amené dans l'un des ports de France est libre de plein droit, sans qu'il soit besoin de le soumettre à un jugement, ni même d'examiner les motifs qui ont pu amener la saisie [1]. Je ne saurais admettre le

[1] L'art. 15, tit. IX, *Des prises*, liv. III de l'ordonnance de 1681, est ainsi conçu : « Si, dans les prises amenées dans nos ports par les navires de guerre armés sous commission étrangère, il se trouve des marchandises qui soient à nos sujets ou alliés, celles de nos sujets leur seront rendues, et les autres ne pourront être mises en magasin ni achetées par aucune personne, sous quelque prétexte que ce puisse être. » L'art. 5 de la déclaration du roi du 1er février 1650 contenait la même disposition.

système, parce qu'il aurait pour résultat immédiat de rendre la nation neutre solidaire de l'acte commis par celui de ses membres auquel elle accorde une protection aussi complète contre le belligérant, de faire retomber sur elle toute la responsabilité de cet acte, et par conséquent de l'entraîner dans la guerre, ou du moins de lui faire violer les devoirs essentiels de la neutralité. Valin a vu sans doute le danger de cette disposition, lorsqu'il a voulu restreindre son application au seul cas où l'entrée du navire saisi, dans un port français, a été causée par une tempête, ou tout autre danger imminent. Il considère la restitution des propriétés françaises saisies, comme le prix de l'hospitalité reçue dans les ports français [1]. Cette interprétation est inacceptable, d'abord parce qu'elle est évidemment contraire au texte et à l'esprit de l'ordonnance, dont les termes sont généraux et absolus; et surtout parce qu'il est impossible et contraire aux traités, d'exiger une sorte de rançon, non stipulée dans les conventions internationales, des navires qui cherchent dans un port un asile pour échapper à un péril imminent, de les soumettre à une rémunération dont seraient exempts ceux qui volontairement, et sans aucune nécessité, seraient entrés dans ces mêmes ports. Le système de l'ordonnance et l'interprétation donnée par le commentateur doivent donc être également rejetés.

Trois avis differents ont été émis sur cette question par les publicistes. Azuni veut que le souverain du port d'asile, étant en même temps celui du navire saisi, fasse dans tous les cas mettre le navire en liberté, sans qu'il soit besoin de le soumettre à un jugement. Son opinion n'est pas exprimée d'une manière claire et précise, mais il adopte le système de l'article 15, tit. IX, liv. III, de l'ordonnance française de 1681; il étend ses dispositions au navire lui-même; d'où je conclus que c'est dans ce sens qu'il faut l'interpréter. Massé l'a com-

[1] Valin, *Commentaire de l'ordonnance de la marine* du mois d'août 1681, à l'article cité. Voyez aussi Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. IV, art. 3, § 8 et suiv.

pris de même [1]. Lampredi, au contraire, soutient que le souverain du port de refuge n'a jamais le droit d'apprécier la validité de la saisie, alors même que le navire porte son pavillon et appartient à ses sujets, la compétence appartenant exclusivement au belligérant souverain du croiseur [2].

Galiani ne s'est occupé que du cas où des propriétés neutres chargées sur un navire belligérant, tombé entre les mains de son ennemi, sont conduites dans un port appartenant au souverain des propriétaires de ces marchandises, et non du cas, beaucoup plus important, où c'est le navire lui-même qui appartient au neutre propriétaire du port. Cet auteur propose une sorte de moyen terme entre les deux opinions extrêmes; il donne au souverain du port le pouvoir de faire restituer à ses sujets tout ce qui leur appartient, en laissant toutes les autres parties de la cargaison soumises à la juridiction du saisissant [3]. Il applique cette distinction surtout au cas où les propriétés des sujets du neutre, propriétaire du port, ne seraient soumises à la saisie et à la prise, qu'en vertu de la fausse maxime : *Navire ennemi, marchandises ennemies.*

Massé soutient la compétence du souverain territorial pour examiner les causes mêmes de la saisie, et ordonner la mise en liberté du navire, s'il juge qu'il ait été arrêté contraire-

[1] Occupé à réfuter l'opinion de Valin, on peut croire qu'Azuni a oublié de terminer la discussion par lui commencée, et de donner sa conclusion. Voyez *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. IV, art. 3, § 13 et suiv. Massé tire des paroles d'Azuni la même conséquence que moi : « Azuni, au contraire, se jetant dans une extrémité opposée, veut que la prise faite sur un neutre soit, dans tous les cas, restituée au capturé, de l'autorité de son souverain, dès qu'il se trouve dans un port soumis à sa domination. » *Droit commercial*, t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 5, n° 406.

[2] Voyez *Du commerce des neutres*, § 14, Traduction de Peuchet, 1re partie, p. 171.

[3] « Evvi un altro caso, in cui il neutrale può esercitar giurisdizione su d' un armatore, e dirò ben anche, sopra nave regia d' un guerreggiante ed è questo : se il sovrano guerreggiante sostenesse l' erronea ed insopportabile pretensione d' aver dritto a poter confiscare non solo le robe de' nemici trovate sopra nave amica, ma la nave stessa e l' intiero carico. Avvenendo che in cotesto carico vi fossero merci di sudditi di quel neutrale, nel cui porto è poi stata condutta la preda, il signore de luogo ha pieno dritto di toglier da mano dell' armatore e restituir al proprietario, suo suddito, quella porzione di merci che avrà dimostrato di esser sue. « Galiani, *De' doveri de' principi*, part. I, cap. IX, § 8, p. 409.

ment aux règles du droit international. Cette opinion est, comme on le voit, celle que j'ai émise au commencement de la discussion ; l'auteur l'appuie sur des considérations, sur des motifs qui m'ont déterminé à l'adopter comme la plus conforme aux règles posées par la loi des nations. Ces considérations peuvent se résumer ainsi : le souverain du port de refuge doit protection à ses sujets, il doit leur rendre justice partout où s'étend sa juridiction ; lorsqu'un navire leur appartenant est dans l'un de ses ports, il est dans l'obligation d'examiner les causes pour lesquelles il a été saisi par le belligérant.

Si cet acte rigoureux est fondé sur un motif légitime, si le navire a réellement violé les devoirs de la neutralité, il est indigne de la protection de son pays; il s'est volontairement rangé parmi les belligérants, il doit donc être laissé aux mains de celui qui l'a saisi. Si, au contraire, il n'a contrevenu en rien aux lois de la neutralité, s'il ne s'est pas séparé de ses concitoyens pour se mêler aux hostilités, la saisie est illégitime; son souverain dans le port duquel il se trouve peut et doit le délivrer. Massé ajoute, et avec raison, que ce jugement ne nuit en rien à la juridiction du belligérant capteur, parce que, dans le cas où la saisie aurait été reconnue légitime par le neutre, le croiseur devra toujours demander à son propre souverain le jugement déclaratif de prise en sa faveur, afin de pouvoir acquérir la propriété.

Le souverain neutre, même alors qu'il annule comme illégitime la saisie du navire de l'un de ses sujets, ne peut condamner le croiseur coupable d'abus de la force, de violation du droit des peuples neutres, à dédommager les victimes de son crime. Les propriétaires du navire illégalement arrêté devront s'adresser au belligérant, pour obtenir des dommages-intérêts auxquels ils peuvent avoir droit. Enfin le souverain neutre, lorsqu'il prononce la nullité de la saisie et rend le navire à ses anciens possesseurs, rend, il est vrai, un jugement définitif; mais il n'en est pas de même lorsqu'il laisse le bâtiment entre les mains du croiseur; dans ce dernier cas, c'est

moins un jugement qu'un renvoi devant une autre juridiction, qui peut encore annuler la saisie et la déclarer faite contrairement au droit des gens.

Certaines nations sont dans l'usage de regarder le navire neutre coupable de porter des objets de contrebande chez l'ennemi comme soumis lui-même, ainsi que le surplus de la cargaison, à la confiscation ; plusieurs ont même écrit cette règle dans leurs lois intérieures[1]. Il est évident que cet usage, que ces lois, sont contraires au droit international. Un navire neutre saisi par un croiseur belligérant dont le souverain pratique cet usage, est conduit dans un des ports de sa propre nation ; comment les autorités de ce port devront-elles agir à son égard ? Par le fait de contrebande il est coupable, la saisie est par conséquent légitime ; mais si on l'abandonne aux mains du saisissant, la confiscation sera étendue et à la partie innocente du chargement et au bâtiment lui-même. Dans cette hypothèse, qui doit se présenter assez fréquemment, je n'hésite pas à dire que le souverain du port a le droit de refuser au croiseur le pouvoir de conduire ailleurs le navire arrêté, et même de le mettre en liberté, en faisant livrer au belligérant les objets de contrebande qui se trouvent à bord, ou en les consignant à sa disposition dans des magasins, s'il ne peut ou ne veut s'en charger lui-même.

De tout ce qui précède, il résulte que le souverain neutre, dans les ports duquel sont amenés des navires saisis sur ses propres sujets, est compétent pour connaître des causes de la

[1] L'ordonnance française de 1704 prononçait la confiscation non-seulement des marchandises de contrebande, mais encore de toute la cargaison et du navire. Le règlement de 1778 n'a pas complétement fait disparaître cette disposition inique de la législation française ; l'article 1er s'exprime ainsi : « A l'égard des navires des États neutres qui seraient chargés de marchandises de contrebande destinées à l'ennemi, ils pourront être arrêtés, et lesdites marchandises seront saisies et confisquées ; mais les bâtiments et le surplus de leur cargaison seront relâchés, *à moins que lesdites marchandises de contrebande ne composent les trois quarts de la valeur du chargement*, auquel cas les navires et la cargaison seront confisqués en entier. » Cette restriction est complétement contraire à tous les principes du droit international, soit primitif, soit secondaire. Il n'existe pas un seul traité qui en fasse mention.

saisie et statuer sur sa validité; qu'il ne peut même s'abstenir d'user de ce droit sans se rendre coupable de déni de justice envers les propriétaires, d'abdication de sa juridiction territoriale, et par conséquent, sans porter atteinte à l'indépendance de son pays ; mais que, d'un autre côté, il n'a pas le droit de faire relâcher un bâtiment saisi, sans examen, sans jugement, et en se fondant seulement sur le fait qu'il est entré sous sa juridiction; s'il agissait ainsi, il manquerait à un des devoirs essentiels de la neutralité, à l'impartialité. Il ne doit pas soutenir ceux de ses sujets qui ont violé leurs devoirs et les droits de la guerre; il doit au contraire les abandonner aux suites désastreuses de leur coupable conduite.

Mais quelles lois, quel règlement ce souverain, juge de ses propres nationaux, devra-t-il leur faire appliquer? J'ai souvent dit que les belligérants ne peuvent jamais appliquer aux étrangers leurs lois intérieures et particulières ; que les tribunaux de prises, les cours d'amirauté, doivent toujours baser leurs jugements sur les traités existants entre les deux nations intéressées, et, s'il n'y en a pas, sur la jurisprudence internationale et surtout sur le droit primitif. Ce que j'ai dit à l'égard des belligérants doit également servir de règle pour les neutres, lorsqu'ils sont appelés à juger un différend entre deux nations, c'est-à-dire entre deux individus complétement indépendants l'un de l'autre. Le souverain du port d'asile se trouve nécessairement dans l'un de ces deux cas : ou il est lié avec le belligérant par des traités encore en vigueur, réglant les diverses relations en temps de guerre ; ou il n'existe entre eux aucune convention de cette nature. Dans la première hypothèse, les traités sont la loi des parties ; ils doivent être religieusement observés, et servir de base au jugement. Dans la seconde, les règles du droit international devront seules dicter la décision.

Sur cette question, je ne saurais partager l'avis de Massé, qui veut que le jugement soit toujours rendu conformément aux lois du souverain chargé de prononcer, que ce soit le neutre ou le belligérant ; il ajoute que, dans l'un comme dans

l'autre cas, l'une des parties ne saurait se plaindre de l'application de ces lois [1]. Cet avis me paraît applicable aux bâtiments de l'un des belligérants capturés par l'ennemi, parce que, dans ce cas, la conquête a fait passer le navire et ceux qu'il porte sous la domination du vainqueur, parce que c'est le droit de la guerre; mais il ne saurait en être de même à l'égard des neutres saisis. Sans doute l'application des lois particulières du souverain compétent ne suffit pas pour pouvoir contester cette compétence, mais elle suffit pour motiver de justes réclamations, des représailles, et même la guerre; parce qu'elle constitue une atteinte grave à la dignité, à l'indépendance de la nation, une violation du droit des gens, qu'aucun peuple ne saurait supporter patiemment.

Tout ce que je viens de dire au sujet du navire neutre saisi et conduit dans un des ports de sa nation, s'applique également aux marchandises, propriétés des sujets de cette nation, chargées sur un navire étranger, lorsque ce navire capturé ou saisi est conduit dans un des ports de la patrie des propriétaires.

En résumé, les trois questions examinées dans ce paragraphe doivent donc être résolues de la manière suivante : les navires neutres saisis et conduits dans les ports du belligérant ennemi du saisissant ne doivent pas être jugés; ils doivent être rendus immédiatement à leurs propriétaires et laissés libres de continuer leur voyage. Les bâtiments saisis entrés dans les ports d'une puissance neutre autre que celle à laquelle ils appartiennent, restent soumis à la juridiction du belligérant capteur, sauf les deux exceptions résultant : 1° de

[1] « Sans doute, de la diversité des principes suivis par les belligérants et par les neutres sur la légitimité des prises, il peut résulter qu'une prise, faite conformément aux principes admis par le belligérant, soit relâchée comme contraire aux principes admis par le souverain neutre... Le belligérant ne serait pas plus fondé à s'en faire un argument contre le droit du neutre de connaître des prises faites sur ses sujets et conduites dans ses ports, que le neutre lui-même ne serait fondé à contester la compétence du belligérant sur la prise conduite dans un port du capteur, sous prétexte que les principes qui doivent présider au jugement de la prise ne sont pas les mêmes que ceux admis par le neutre. » *Droit commercial*, t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 5, n° 406.

ce que la saisie aurait été faite en violant les droits de la juridiction territoriale du souverain du port d'asile; 2° et du défaut de régularité dans les commissions et lettres de marque du prétendu croiseur qui a fait la saisie. Dans ces deux cas, ce dernier souverain est compétent pour statuer sur la validité de la saisie. Enfin, le bâtiment neutre arrêté et conduit dans un port de son propre pays, est soumis à la juridiction de son souverain pour l'appréciation des causes générales de la saisie, et au souverain capteur pour les causes spéciales, ainsi que je viens de l'expliquer.

SECTION II.

Des tribunaux appelés à statuer sur les prises, et des preuves.

Je n'ai pas l'intention de tracer toutes les formes qui doivent être observées dans le jugement des prises; outre la longueur des détails dans lesquels il serait nécessaire d'entrer, parce que chaque nation a fixé un mode de procéder conforme à sa législation, cet exposé aurait le défaut d'être souvent en dehors de la vérité, parce que les formes, essentiellement variables, peuvent être modifiées, non-seulement par les traités, mais encore par les lois intérieures de chaque peuple. Je me bornerai à rappeler les règles générales, qui ressortent soit de la loi primitive, soit des traités les plus nombreux, c'est-à-dire de la loi secondaire.

Il est un principe que les juges chargés de prononcer la prise des navires neutres ne doivent jamais perdre de vue, c'est qu'ils sont de véritables jurés pour l'appréciation du fait, en même temps que, comme magistrats, ils prononcent l'application de la loi; c'est que l'équité est la seule règle qui doive les diriger comme jurés; que les traités et, en l'absence de traités, la loi primitive, forment les seules lois qu'ils peuvent, qu'ils doivent appliquer. La loi générale des nations est l'in-

dépendance absolue de toutes et de chacune d'elles, à l'égard de toutes et de chacune des autres ; les devoirs d'impartialité, et d'abtention d'hostilités de la part des neutres, sont des exceptions à ce principe général; ils doivent être renfermés dans les limites posées par la loi qui les a créés, ils ne peuvent jamais être étendus ni aggravés. Le jugement des prises est un acte d'équité [1]; les juges doivent donc se garder avec le plus grand soin de se laisser séduire par l'intérêt de leur propre pays, intérêt qui trop souvent est d'accord, en apparence du moins, avec celui des armateurs.

Quant à ces derniers, la plupart du temps, leur seul mobile est l'amour du gain, et surtout du gain facile, de celui qui ne met pas leur courage à une trop rude épreuve. Les navires neutres présentent aux corsaires la proie qu'ils préfèrent; pacifiques et désarmés, ils sont forcés de se laisser arrêter sans résistance; ils n'ont pas même la faculté de fuir; un signal les enchaîne à la place où ils ont été aperçus; ils attendent ainsi ceux que l'on peut, sans craindre de se tromper, appeler leurs plus cruels ennemis. Les juges doivent donc, tout en montrant une juste sévérité pour ceux qui ont violé les devoirs de la neutralité, agir avec la plus grande justice ; ils doivent surtout se montrer rigoureux envers ces hommes qui, se sentant soutenus par leur gouvernement, n'hésitent pas à arrêter sciemment des navires innocents, lorsqu'ils sont sûrs de l'impunité, parce qu'ils espèrent toujours que, par quelques circonstances fortuites, le navire saisi sans cause pourra leur être ajugé.

§ Ier. — DES TRIBUNAUX APPELÉS A STATUER SUR LES PRISES.

Du principe général, que je viens de poser, que l'équité doit être la base de toutes les décisions à rendre sur les prises

[1] « Je terminerai sur ce point, dit Massé, en rappelant, avec M. Portalis, que les questions de neutralité sont des questions de bonne foi, dans lesquelles il faut avoir égard au fond des choses, et non aux apparences. » *Droit commercial*, t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 1. Voyez les conclusions de M. Portalis, au conseil des prises, affaire du navire américain *le Pegou*, déjà citée ci-dessus.

neutres, et de tout ce qui précède, il résulte que le souverain compétent peut instituer, pour rendre cette justice, ceux de ses sujets qu'il croit les plus dignes, les plus capables, les plus instruits dans le droit international; qu'il n'est pas tenu de déléguer ses pouvoirs aux juges ordinaires des causes civiles. Ce sont des affaires complétement exceptionnelles, qui peuvent et doivent être jugées par des magistrats exceptionnels. Le chef de l'État est seul responsable à l'égard des nations indépendantes intéressées à l'équité de la sentence; seul, par conséquent, il a le droit de déléguer à qui bon lui semble la puissance de statuer. Le souverain du navire saisi et condamné n'a pas le droit de se plaindre du choix des juges spéciaux; le seul fait dont il puisse s'enquérir, c'est si le jugement est conforme aux traités qui lient les deux nations, s'il est basé sur les prescriptions du droit primitif; la seule chose dont il puisse se plaindre, c'est de la violation de ces deux lois, également sacrées pour les parties.

Un grand nombre de nations confient la connaissance des prises à des juges spéciaux, et nulle réclamation ne s'est jamais élevée contre cet usage, parce que, à mon avis, il est bon; il présente une garantie plus complète, plus absolue que tout autre. Le magistrat ordinaire est indépendant même de son souverain, par le cœur, par le sentiment de justice qui le distingue toujours des autres citoyens; mais il est habitué à une obéissance passive aux lois de son pays, et l'on a vu combien l'intervention des lois civiles, des lois particulières, est nuisible dans les relations internationales; d'ailleurs il est, en général, peu versé dans la science du droit public. L'homme spécial, dont les études ont été dirigées vers l'étude approfondie de cette science particulière, est plus apte à bien juger ces causes exceptionnelles.

Les publicistes sont d'accord pour approuver la création de ces tribunaux extraordinaires, ou plutôt l'attribution de la connaissance des prises aux juges d'exception, aux cours d'amirauté ou autres semblables [1]. Azuni, Bonnemant,

[1] En France, le conseil d'État est aujourd'hui chargé du jugement des prises.

Massé, etc. [1], sont unanimes sur ce point. Cependant je ne puis accepter le motif sur lequel le dernier des auteurs cités s'appuie pour approuver ces tribunaux; c'est le même que celui sur lequel il fonde la compétence du souverain capteur : il consiste à prétendre que le jugement étant purement volontaire de la part du belligérant, et surtout institué dans son propre intérêt, il peut le confier à qui bon lui semble. J'ai déjà combattu cette opinion; je ne la trouve pas plus fondée sur cette seconde question que sur la première.

Il peut arriver qu'un souverain soit lié par les lois de son propre pays, de manière à donner à ses sujets certaines garanties pour la nomination des juges ordinaires; telles sont les épreuves sur la capacité légale, l'inamovibilité, etc., etc.; mais il ne peut reconnaître aucun lien de cette nature envers les peuples étrangers. La responsabilité, le danger de s'attirer de nouveaux ennemis, s'il se montre injuste dans sa conduite, sont les seules garanties que possèdent les neutres contre le mauvais choix des juges que peut faire le belligérant. Sans doute, les tribunaux institués se sont souvent montrés d'une révoltante partialité; presque toujours, chez certaines nations surtout, ils se sont montrés les instruments dociles de la politique injuste et presque barbare de leurs gouvernements envers les neutres; mais je ne crains pas de dire que, si l'unique garantie dont je viens de parler est tou-

En Angleterre, en Danemark, aux États-Unis, ces causes sont portées devant les cours d'amirauté; dans les deux premiers pays, l'appel est jugé par le conseil du roi; dans le dernier, par la cour suprême. La Russie attribue la compétence, dans cette matière, à ses ministres ou aux amiraux, assistés de conseillers choisis par ces hauts fontionnaires. L'appel est ouvert à la cour impériale russe. Les lois napolitaines attribuent la connaissance des prises au tribunal d'amirauté; celles de la Sardaigne, au tribunal de la capitainerie de Cagliari, sauf révision de la cour suprême, etc.

[1] « Ces tribunaux sont des tribunaux d'exception, établis pour juger les nationaux et les étrangers d'après les traités ou les lois maritimes. Aussi voyons-nous partout que la discussion des prises est réglée administrativement et soumise à l'action immédiate du gouvernement, soit pour diriger les armements en course, soit pour en régulariser la marche, soit pour en modifier les effets. » Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. IV, art. 4, § 1. Voyez aussi Bonnemant, note sur d'Abreu, t. II, p. 152.

jours restée illusoire, la faute en est à ceux-là mêmes qui avaient intérêt à lui donner de l'efficacité, aux neutres. S'ils s'étaient réunis, s'ils avaient agi collectivement, comme ils le firent en 1780, toujours, comme à cette époque, leurs réclamations eussent porté les fruits qu'ils devaient en attendre; toujours elles auraient eu pour résultat de maintenir le belligérant dans la limite de ses devoirs, et les tribunaux spéciaux dans l'exacte application des lois. Nous devons donc conclure que le souverain compétent pour juger la saisie et prononcer la prise des navires neutres, est complétement libre d'instituer les tribunaux auxquels il délègue ses pouvoirs à cet égard ; qu'il peut les confier aux juges ordinaires, ou créer des magistrats spéciaux et purement administratifs, sans que l. neutres puissent en rien intervenir dans l'exercice de cette partie de son autorité.

§ II. — DES PREUVES.

La base de tous les jugements sur les prises neutres est l'équité. La loi primitive est connue de tous les hommes et de toutes les nations ; c'est d'ailleurs le devoir de tous les gouvernements de rappeler ses dispositions à leurs sujets, et de porter à leur connaissance réelle et efficace tous les traités qu'ils ont pu conclure avec des nations étrangères, surtout lorsqu'ils créent quelque devoir nouveau à remplir. La base du droit international est l'indépendance réciproque des peuples, et par conséquent la liberté absolue de la navigation et du commerce de tous ; les restrictions apportées par l'état de guerre à ce principe fondamental, les devoirs que cet état impose aux neutres, sont seulement des exceptions, et par conséquent doivent être restreintes dans les limites exactes posées par la loi qui les a créées. Ces limites, nous les avons expliquées avec soin dans le cours de la discussion. Cette distinction importante, que les juges des prises ne doivent jamais perdre de vue, conduit naturellement à cet

autre principe non moins important, que dans toute question de prise neutre, la présomption première est l'innocence, et non la culpabilité. Malheureusement ce principe est trop souvent méconnu par les belligérants et par leurs tribunaux, qui affectent de regarder la culpabilité comme établie par la saisie, et l'innocence comme le seul fait restant à prouver.

De cette singulière confusion, que l'on ne peut attribuer à l'erreur, car elle est volontaire, elle est une des armes les plus terribles employées contre les neutres, il est résulté une interversion des rôles : ce n'est plus le croiseur saisissant qui demande la validité de l'acte par lui fait, c'est le neutre saisi qui réclame la mainlevée de cet acte, qui demande sa mise en liberté. Ce renversement des vrais principes de la matière est devenu un usage presque général. Le croiseur est considéré comme un juge de premier ressort, et a statué par le fait de la saisie; le neutre se trouve remplir le rôle d'un appelant, il est tenu de prouver le mal fondé de la première sentence. C'est ainsi que les lois intérieures de presque tous les belligérants mettent toutes les preuves à la charge du neutre, c'est-à-dire exigent de lui des justifications la plupart du temps impossibles. D'après la saine interprétation de la loi primitive et des traités, c'est le contraire qui devrait avoir lieu. Le saisissant affirme que le neutre est coupable d'une violation de ses devoirs; la preuve de cette allégation doit nécessairement rester à sa charge; le neutre ne doit pas, je dirai plus, ne peut pas, le plus souvent, prouver le fait contraire, parce que la preuve négative est presque toujours une impossibilité.

Cette question est de la plus grande importance pour le neutre; elle peut se formuler ainsi : le neutre saisi est-il demandeur ou défendeur devant les tribunaux de prises? Il suffit de poser cette question pour avoir une solution. Qu'il me soit permis d'invoquer ici les lois civiles, non comme base de la discussion, mais simplement comme un exemple. Toutes les législations criminelles de toutes les nations, sans exception, qu'il s'agisse d'un crime, d'un délit, de la plus simple con-

travention, exigent que celui qui paraît devant un tribunal pour demander l'application de la loi pénale, prouve le fait dont il demande la répression, qu'il soit en réalité l'accusateur, le demandeur. Jamais l'accusé ne peut être tenu de faire la preuve directe de sa non-culpabilité; la seule tâche qui lui soit imposée est de repousser l'accusation, de détruire les preuves articulées contre lui. Chez les nations modernes, l'accusateur est un fonctionnaire de l'ordre judiciaire, c'est un magistrat chargé de l'intérêt de la société tout entière; et cependant c'est à lui de prouver qu'un fait punissable a été commis, et que l'individu qu'il amène devant le tribunal est réellement le coupable. Peu importe que ce magistrat, usant du pouvoir qu'il tient de la loi, ait fait saisir et détenir le prévenu avant le jugement; il reste demandeur, il reste chargé de la preuve : il n'y a encore qu'une prévention, qu'une accusation, il n'y a pas encore une culpabilité.

Cette manière de procéder est basée sur les principes éternels de la loi primitive; c'est à cette source que les législations privées l'ont puisée : doit-elle être repoussée lorsqu'il s'agit de statuer sur la saisie d'un navire neutre? Je ne le pense pas. La position du navire neutre saisi est, en réalité, celle du prévenu d'une contravention à la loi générale; l'armateur, le vaisseau de guerre, ne peut l'arrêter qu'en l'accusant d'avoir commis un fait contraire aux devoirs du neutre, une atteinte aux droits du belligérant; il est donc accusateur. Je ne vois aucune raison pour le dispenser de faire la preuve du fait qu'il articule, pour s'écarter de la règle générale qui veut que la preuve soit à la charge de celui qui accuse. Le croiseur est donc réellement le demandeur, le neutre est le défendeur.

D'un autre côté, la logique la plus simple montre que la preuve d'un fait négatif est impossible. La preuve, c'est l'affirmation de l'existence d'un fait, il ne saurait y avoir affirmation d'une négation. La preuve négative, la défense, se fait en repoussant la preuve positive, en détruisant les allégations de l'accusation; ce n'est qu'une preuve indirecte qui, dans tous

les cas, ne peut précéder l'autre, qui ne peut que la suivre. C'est ce qui arrive toujours devant les tribunaux criminels. La preuve directe ne peut être exigée de l'accusé que pour les faits allégués pour sa défense, lorsque, par exemple, il invoque un alibi. Exiger d'un capitaine neutre la preuve qu'il ne transportait pas d'objets de contrebande de guerre, qu'il n'a pas tenté de violer un blocus, etc., etc., c'est exiger une preuve négative, et par conséquent une chose impossible. Cependant, dans la pratique générale, on méconnaît presque toujours ces principes fondamentaux de la raison et de l'équité; chez presque tous les peuples, le capitaine du navire saisi, ou ceux qui le représentent, sont tenus de faire la preuve de leur non-culpabilité; le saisissant n'est pas chargé d'établir la vérité de son accusation, la justice de la saisie par lui pratiquée.

Cette déplorable injustice est encore un fruit de la jalousie mercantile des belligérants contre les neutres.

C'est cette idée, impossible à qualifier trop sévèrement, qui a porté tous les belligérants à ne faire aucune distinction entre les navires ennemis capturés et les bâtiments neutres saisis. J'ai établi l'immense différence qui existe entre ces deux circonstances; j'ajouterai seulement, pour ce qui concerne la preuve, que le navire capturé sous pavillon ennemi, dont la nationalité ennemie est établie, a contre lui toutes les présomptions de droit, et que la capture ne peut être annulée en faveur de ses propriétaires, parce que sa nationalité suffit pour motiver la confiscation; sa position est donc complétement différente de celle du neutre; les rôles sont réellement opposés. Cependant les nations en guerre ont toujours pris soin de confondre, dans les mêmes lois de procédure, les neutres saisis et les ennemis capturés, et d'établir ces lois conformément à la position de l'ennemi; de telle sorte que les peuples pacifiques se trouvent forcés de subir les règles imposées aux nations qui sont en guerre. Il suffit de signaler ce fait pour l'apprécier.

Le mode d'argumentation employé pour justifier cette viola-

tion flagrante des lois primitive et secondaire, divine et humaine, n'est pas autre que celui que je viens de signaler : l'interversion des rôles du saisissant et du saisi. Le neutre est considéré comme demandeur en mainlevée de la saisie; le croiseur, comme défendeur à cette action. Le premier s'appelle alors le *réclamant*, et on lui impose l'obligation de justifier sa réclamation. Pour que ce raisonnement soit juste, il faut soutenir que le seul fait de la saisie a opéré la confiscation du navire ou des objets saisis, a transféré la propriété de ces objets au saisissant, de telle sorte que s'il ne se présentait pas de *réclamant*, il resterait propriétaire légitime et incommutable de ces objets. Cette supposition est dénuée de tout fondement; nous avons établi et prouvé que non-seulement la saisie n'est pas l'équivalent de la prise, mais encore que lorsqu'il s'agit de propriétés neutres, la présomption était en faveur de l'innocence de la partie saisie, et que le jugement seul avait le pouvoir de dépouiller cette partie de sa propriété, en prononçant la prise du navire reconnu coupable. Cette vérité est reconnue en droit par tous les peuples, puisque chez tous, lorsqu'il ne se présente pas de réclamants contre l'arrestation, le croiseur n'est pas reconnu propriétaire des objets saisis, qu'il ne peut en disposer; mais qu'il doit, même dans ce cas, se présenter devant le tribunal et obtenir une sentence déclarative de la prise. Mais, en fait, la plupart des belligérants méconnaissent ces principes sacrés.

Le capitaine du navire neutre saisi et conduit dans un port belligérant ne peut donc pas légitimement être chargé de faire la preuve de son innocence; c'est le croiseur saisissant qui doit établir et prouver la culpabilité; cette règle s'applique à tous les faits, excepté à ceux justificatifs de la nationalité même, dont la preuve, ainsi que je l'ai expliqué à l'article *De la visite*, est et reste à la charge de celui qui les allègue, c'est-à-dire du neutre lui-même. Cette exception est même une application de la règle qui précède, car il serait injuste d'exiger du croiseur la preuve négative de la nationalité.

L'usage adopté par la plupart des nations, de mettre à la charge du neutre saisi la preuve de son innocence, n'est pas la seule iniquité commise, dans cette matière, par les belligérants. Les lois particulières d'un grand nombre d'États ont fixé de quelle manière la preuve négative devait être faite par le neutre saisi, et repoussent à l'avance tous modes d'établir la vérité, autres que celui qu'elles ont jugé devoir adopter. Ainsi, non-seulement le capitaine ou le réclamateur neutre est tenu de prouver l'injustice de la saisie, mais encore il doit faire cette preuve négative d'une manière spéciale. Les lois françaises et suédoises [1] ont consacré cette injustice : elles refusent d'admettre toutes les preuves autres que celles résultant des papiers trouvés à bord au moment de la visite, et remis au croiseur lors de la saisie. Ce mode de procéder consacre un abus révoltant; il en résulte que la prise est prononcée, non d'après la vérité des faits, mais sur des apparences souvent trompeuses; et que le neutre, qui, d'après le droit naturel, ne devrait pas être obligé à la preuve, est dans l'obligation de la faire, et de la faire dans une forme édictée et limitée par un souverain dont il n'est pas le sujet.

Il y a une distinction très-importante à faire : comme nous l'établirons dans la question suivante, le croiseur a saisi un navire neutre innocent, et, par conséquent, a causé un préjudice toujours grave à un citoyen indépendant, et réellement neutre; il doit être condamné à la réparation des dommages par lui causés. Si la saisie a été motivée sur le manque de pièces suffisantes pour établir la nationalité du navire, et que, pour prouver son innocence, le capitaine neutre soit dans la

[1] Le règlement français du 26 juillet 1778 porte, art. 11 : « Veut, Sa Majesté, que, dans aucun cas, les pièces qui pourront être rapportées après la prise des bâtiments, puissent faire aucune foi ni être d'aucune utilité tant aux propriétaires desdits bâtiments qu'à ceux des marchandises qui pourront y avoir été chargées; voulant, Sa Majesté, qu'en toute occasion on n'ait égard qu'aux seules pièces trouvées à bord. Cette disposition existait déjà dans l'ordonnance de 1681. Il est à remarquer qu'elle n'a pas été insérée de nouveau dans le règlement du 2 prairial an XI ; mais cet acte législatif n'ayant rien statué sur cette question, le règlement de 1778 est encore en vigueur. Voyez l'ordonnance suédoise de 1715, art. 11.

nécessité de recourir à des preuves non produites au croiseur, le navire devra être relâché sur cette preuve ; mais il est bien évident que le commandant belligérant, auteur de la saisie, n'a manqué à aucun de ses devoirs, que par conséquent il ne peut être condamné à réparer un préjudice, dont la cause unique est le neutre même qui en est la victime. Cette distinction si importante, les lois dont je parle ne l'ont pas faite, parce qu'elle entraînait, pour conséquence forcée, la mise en liberté du navire non coupable ; et que les nations française et suédoise ont la prétention de frapper de confiscation tous les bâtiments qui ne portent pas à bord, et ne produisent pas au croiseur, la preuve complète et absolue de leur innocence. C'est, comme on le voit, un second abus destiné à couvrir un premier abus.

Quelques nations se montrent moins injustes envers les neutres, et admettent toutes les preuves que le saisi peut se procurer. Le Danemark, par exemple, ne refuse aucun moyen justificatif : seulement il fait la distinction que je viens d'établir, et toutes les fois que l'innocence du navire saisi n'est établie que par des pièces qui n'existaient pas à bord, il condamne le navire à tous les frais de la procédure, et lui refuse toute indemnité [1]. Cette rigueur est juste, parce qu'il est évident que le croiseur a dû être induit en erreur, par l'absence de documents justificatifs de la nationalité ou de la neutralité ; et que cette absence est le fait du neutre lui même. L'Angleterre adopte également ce mode de procéder, en principe du moins [2] ; mais il est rare qu'elle l'applique en réalité ; les ordres du conseil ne manquent jamais de fournir aux cours d'amirauté des moyens de confisquer tous les navires neutres saisis. L'Espagne n'admet les documents non trouvés à bord

[1] L'ordonnance danoise de 1710 porte réellement, aux art. 9 et 10, que les papiers trouvés à bord feront seuls foi ; mais l'art. 10 de celle de 1711 dit « que, s'il conste de l'innocence de la prise par d'autres preuves que celles qui se trouvaient sur le navire au moment de la prise, le capteur sera dispensé de payer les frais. » Cette disposition abroge évidemment la première, et admet les preuves autres que celles trouvées à bord. Voyez de Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. II, § 27.

[2] Voyez de Steck, *Essais*, 1794, p. 115.

que dans le cas où le capitaine établit que, s'il ne les a pas à bord, comme il le doit, c'est par suite de circonstances indépendantes de sa volonté [1]. Un assez grand nombre de traités, presque tous très-récents, ont condamné cette grave injustice; mais ils ne peuvent pas encore former une jurisprudence internationale. J'espère que bientôt toutes les nations adopteront le système de l'ordonnance danoise [2].

J'ai émis, comme principe, que le jugement des prises devait avoir l'équité pour base principale; on voit que les lois françaises, suédoises et espagnoles sont loin d'être conformes à ce principe. Les notions les plus simples de l'équité, et par conséquent de la loi divine, source de toute justice, établissent que le neutre ne peut être considéré comme ennemi, et traité comme tel, que lorsqu'il s'est rendu coupable de violation des devoirs imposés par la neutralité, lorsqu'il a blessé les droits du belligérant. Or, il est évident que le fait d'avoir omis de se munir d'un rôle d'équipage, d'un passe-port de son souverain, n'est pas, de la part du capitaine neutre, une violation des devoirs de la neutralité; qu'il ne lèse en rien les droits des nations en guerre, et ne leur porte aucun préjudice; qu'il ne peut donc donner lieu à la prise, à la confiscation du navire. On admet qu'il peut motiver la saisie, parce que l'on considère comme ennemi tout navire qui ne peut justifier complétement sa nationalité neutre; c'est un tort grave, à mon avis; la présomption devrait être absolument contraire, mais elle est ainsi, et l'on comprend qu'alors la saisie se trouve justi-

[1] Ordonn. espagnole de 1779, art. 15. De Martens, *Rec.*, t. III, p. 139.

[2] L'article 33 du traité du 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, porte : « ... Si quelque navire marchand se trouvait dépourvu de ses lettres de mer ou de certificat, il pourra alors être examiné par le juge compétent, de façon cependant que si, par *d'autres indices et documents*, il se trouve qu'il appartienne véritablement aux sujets de l'un desdits souverains, et qu'il ne contienne aucune marchandise de contrebande destinée pour l'ennemi de l'un d'eux, il ne devra point être confisqué, mais il sera relâché avec la charge, afin qu'il poursuive son voyage. » De Martens, *Recueil*, t. IV, p. 155. Voyez aussi le traité du 13 novembre 1836, entre les États-Unis d'Amérique et la république péru-bolivienne, art. 18; Baron, de Martens et Cussy, t. IV, p. 465; 16 mai 1832, États-Unis et Chili; 5 avril 1831, États-Unis et Mexique; 12 décembre 1828, États-Unis et Brésil. Voyez même recueil.

fiée. Cependant ce qui s'applique à cette mesure préventive, ne saurait être invoqué lorsqu'il s'agit de la condamnation définitive, alors qu'il est facile de détruire l'erreur et de connaître la vérité. Puisque la preuve est mise à la charge du neutre, il est au moins indispensable de lui laisser toute la latitude nécessaire pour la rendre complète.

Quels peuvent être les motifs d'une conduite aussi injuste de la part des trois puissances que je viens de nommer, qui toutes les trois, et surtout l'une d'elles, la France, ont toujours manifesté les sentiments les plus libéraux à l'égard des peuples neutres? Il n'existe aucun motif que l'on puisse avouer; le prétexte mis en avant est qu'il serait très-facile de fabriquer, après la saisie, des papiers faux pour établir l'innocence du navire arrêté, faute de pièces suffisantes pour justifier sa neutralité. Cette raison unique, donnée par Valin, n'est pas susceptible de soutenir la discussion [1]. En effet, si on veut recourir à de pareils moyens, il est beaucoup plus facile de faire fabriquer de fausses pièces, ou d'altérer le contenu des papiers réguliers, avant la saisie qu'après l'accomplissement de cet acte, et alors que le navire est déjà détenu dans le port belligérant.

En réalité, et il m'est pénible d'avoir à parler ainsi de mon propre pays, le seul motif vrai de cette conduite des belligérants, c'est la jalousie qu'ils portent au commerce neutre; c'est le désir immodéré qu'ils éprouvent d'encourager la course, en présentant aux armateurs le plus de chances possible de s'enrichir sans courir aucun danger, et aux dépens des nations pacifiques.

Plusieurs auteurs ont examiné cette question; Hubner, après avoir constaté l'usage adopté par plusieurs nations, le blâme énergiquement, et avec raison [2]. Le chevalier d'Abreu

[1] « Et la raison en est claire : c'est que rien ne serait plus facile que de fabriquer ces pièces. » Valin, *Traité des prises*, ch. v, sect. III.

[2] Hubner traite cette question avec trop de développement pour qu'il soit possible de rapporter ici son avis. Voyez *De la saisie des bâtiments neutres*, t. II, part. I, ch. III.

lui-même, partisan si souvent partial des droits usurpés par les peuples en guerre, adversaire passionné des neutres, ne peut s'empêcher de reconnaître l'injustice de cette manière de procéder[1], ce qui lui attire, de la part de Valin, le reproche de tomber dans une contradiction. Enfin, de Martens soutient que toutes les preuves doivent être admises, parce que ce n'est pas d'après des soupçons, mais d'après la vérité, que le navire neutre doit être jugé[2].

En résumé, d'après le droit primitif, d'après les principes les plus sacrés, les plus absolus de toutes les législations, la preuve de la culpabilité du navire saisi est à la charge du croiseur belligérant; il est accusateur et doit prouver les faits sur lesquels reposent ses allégations. Dans l'usage, au contraire, les belligérants mettent la preuve à la charge du neutre. Sur la seconde question, d'après toutes les notions de la justice et de l'équité, et par conséquent d'après les prescriptions de la loi divine, toutes les preuves de l'innocence du neutre sont admissibles, sans distinction de celles qui, se trouvant à bord au moment de la visite, ont pu être présentées au croiseur, et de celles qui peuvent être produites postérieurement à la saisie. La seule différence à faire entre ces deux espèces de preuves est, comme je l'ai déjà dit, que si le navire est relâché par suite de la production de documents nouveaux, le capitaine neutre ne saurait réclamer aucun dommage-intérêt, aucune indemnité du saisissant.

Je ne terminerai pas ce sujet sans émettre le vœu sincère que la France fasse disparaître de ses lois cet article inique, et le remplace par une disposition conforme, en même temps,

[1] Voyez *Traité des prises maritimes*, etc., du chevalier d'Abreu, ch. II, § 17, et Valin, *ubi sup.*

[2] « ... Quant aux preuves mêmes, il semble que l'on devrait admettre indistinctement celles que le défendeur peut apporter, qu'il les ait pu produire ou non lors de la visite sur mer, ou que, malgré les soupçons fondés qui peuvent naître à l'armateur du défaut de quelques pièces, ce n'est pas d'après des soupçons, mais d'après la vérité qu'il doit être jugé, et que tout juge doit laisser au défendeur un libre choix de ses moyens de défense... » *Essai sur les armateurs*, etc., ch. II, § 27.

à la loi primitive et à la politique de justice et d'équité qu'elle a inaugurée depuis longtemps. Elle est déjà entrée dans cette voie par le traité de 1786 avec l'Angleterre ; qu'elle fasse passer dans ses lois intérieures la stipulation de ce traité, elle gagnera en honneur et en considération beaucoup plus qu'elle ne pourra perdre en valeur de prises.

§ III. — DU JUGEMENT ET DES DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Les tribunaux chargés de statuer sur le sort des bâtiments neutres arrêtés peuvent prononcer de deux manières : ou ils valident la saisie et prononcent la prise du bâtiment, ou des objets saisis ; ou, au contraire, ils déclarent la saisie nulle et mettent le navire en liberté. Le jugement devenu définitif, c'est-à-dire lorsque, s'il est en premier ressort, les délais de l'appel sont expirés, ou lorsqu'il est en dernier ressort, doit être exécuté immédiatement, soit qu'il prononce la confiscation, soit qu'il ordonne la mainlevée de la saisie. Il ne saurait s'élever aucune difficulté à cet égard.

Il nous reste à examiner quels sont les cas dans lesquels le propriétaire d'un navire neutre saisi et acquitté par le tribunal compétent, est en droit de réclamer des dommages-intérêts contre le croiseur saisissant. De tout ce qui précède, il résulte que, d'après le droit primitif, et même d'après le droit secondaire, le commerce et la navigation neutres sont essentiellement libres, même en temps de guerre ; que les bâtiments de guerre et les armateurs belligérants ne peuvent arrêter les navires neutres, que dans les cas spécialement déterminés par les lois internationales, dans les cas où ces navires commettent des infractions aux devoirs de la neutralité, ou encore lorsqu'ils sont dans l'impossibilité de prouver leur nationalité. Toute saisie faite par un belligérant, hors ces deux circonstances, est un attentat contre l'indépendance du peuple propriétaire du navire, qui doit être réparé pour son auteur. Les

traités [1], et l'usage général des nations, ont admis que cette réparation serait faite par le payement à la partie saisie de tous les dommages qu'elle a pu éprouver, et des bénéfices dont elle a été privée; mais, pour donner ouverture au droit de réclamer des dommages-intérêts, il ne suffit pas que la saisie ait été jugée non valable, il est nécessaire que le jugement constate que la saisie était dénuée de fondement, au moment même où elle a été opérée.

Ainsi, un navire neutre rencontré à la haute mer par un bâtiment belligérant est visité; il ne peut produire les pièces nécessaires pour établir sa nationalité, il est dépourvu des titres nécessaires pour prouver qu'il appartient réellement à la nation dont il porte le pavillon; le croiseur le saisit. Traduit devant les tribunaux des prises, le capitaine parvient, à l'aide de documents nouveaux, non trouvés à bord, à prouver péremptoirement qu'il appartient réellement à la nation dont il a arboré les couleurs, qu'il est neutre; d'après les lois internationales, il doit être mis en liberté. Mais il ne saurait être admis à réclamer du saisissant aucune indemnité, parce que ce dernier ne l'a considéré comme ennemi, arrêté, dérangé de sa route et conduit dans un port étranger, que par suite de la négligence du capitaine neutre lui-même, et d'une erreur inévitable pour le belligérant. Le neutre ne saurait donc se prévaloir d'une erreur, provenant de sa propre faute, pour réclamer une condamnation contre le croiseur de bonne foi, et qui, en réalité, est victime de cette erreur.

Je dois rappeler ici que les preuves de nationalité du navire neutre doivent être uniquement celles exigées par les lois de son pays ou par les traités existants entre son souverain et celui du croiseur, et non celles qu'il pourrait plaire au belligérant de déclarer obligatoires par ses ordonnances. Le bâtiment de guerre ou l'armateur qui, méconnaissant ce principe,

[1] Un très-grand nombre de traités ont consacré expressément le principe de l'indemnité due au neutre, et le mode de l'accorder; il me suffira de citer les deux suivants : celui de 1782, entre la Hollande et les États-Unis d'Amérique, art. 11, et celui de 1739, entre la France et la Hollande, art. 25 et 33.

frapperait de saisie un navire neutre dont la nationalité serait régulièrement justifiée, suivant les lois de sa nation et les traités existants, sous prétexte qu'elles ne sont pas conformes aux lois du souverain belligérant dont il tient sa commission, doit être condamné, envers les propriétaires neutres, à des dommages-intérêts suffisants pour les indemniser complétement des pertes par eux éprouvées par suite de cette saisie illégitime.

Les bâtiments belligérants, quelle que soit leur qualité, de guerre ou corsaires, doivent également être condamnés à réparer les pertes résultant des saisies par eux faites, lorsqu'ils refusent d'ajouter foi aux papiers de bord représentés par les navires neutres, lorsqu'il s'agit de la justification soit de la nationalité, soit de la nature du chargement, si le navire se dirige vers un port ennemi. En vain voudraient-ils alléguer les soupçons qu'ils peuvent avoir conçus sur la sincérité des papiers représentés, sur l'absence de certaines pièces accessoires, sur la déclaration des hommes de l'équipage, ou tout autre prétexte. Du moment où le jugement de mainlevée constate la position régulière du navire neutre au moment de la saisie, le croiseur est coupable d'un abus de la force dont il est le dépositaire, d'un attentat contre la liberté du commerce neutre; il doit réparer tout le dommage par lui causé. Ce double exemple suffit, avec ce que nous avons dit, pour montrer quels sont les cas où il y a lieu de condamner le saisissant à des dommages-intérêts envers le saisi.

Les tribunaux de prises ne peuvent, légitimement du moins, se dispenser d'accorder cette indemnité aux propriétaires neutres, toutes les fois qu'il est établi qu'au moment de la saisie le belligérant connaissait, ou devait connaître, par les pièces à lui représentées, qu'ils n'existait aucune raison valable pour motiver la saisie. Malheureusement les juges des prises, sujets des belligérants, montrent rarement l'esprit d'indépendance et d'impartialité, que l'on est en droit d'exiger d'hommes chargés de prononcer sur le sort et la fortune de leurs semblables. Rarement ils consentent à condamner

les croiseur, à payer les dommages-intérêts légitimement dus aux victimes de leurs erreurs, ou plutôt de leur coupable cupidité.

La règle générale et absolue, règle dont on ne doit jamais s'écarter, est celle-ci : toutes les fois qu'un navire neutre a été saisi sans motifs suffisants pour justifier une mesure aussi rigoureuse, le croiseur ou l'armateur saisissant est coupable envers son propre souverain, d'avoir abusé des pouvoirs à lui délégués; envers le souverain neutre, d'avoir porté atteinte à l'indépendance de son pavillon; enfin, envers les propriétaires neutres, d'avoir froissé leurs droits et leurs intérêts.

Le croiseur ou son souverain doit réparer cette triple faute : je n'ai pas à m'occuper en ce moment de l'offense commise envers l'un des deux gouvernements. A l'égard des sujets neutres, cette réparation se réduit à une indemnité proportionnée au préjudice causé. Pour garantir le payement des dommages-intérêts, la plupart des traités modernes exigent expressément que les armateurs soient tenus, avant de prendre la mer, de donner une caution réglée à l'avance; les lois intérieures de tous les peuples maritimes confirment cette sage disposition. Le devoir des tribunaux chargés de statuer sur les prises est donc de condamner le croiseur à des dommages-intérêts envers le propriétaire du navire neutre, toutes les fois que la saisie a été pratiquée sans motifs réels et sérieux, toutes les fois qu'elle n'a d'autre base que des soupçons, ou, ce qui est la même chose, la rapacité du corsaire. Cette réparation doit être assez élevée pour indemniser complétement les victimes de l'attentat, de toutes les pertes faites, et même de tout le gain dont une injuste détention a pu les priver [1].

[1] L'armateur doit être condamné à payer non-seulement tous les frais, mais tous les dommages causés au navire et à la cargaison; mais, quant à ce dernier point... le réclamant a un droit également fondé sur le remboursement du gain qu'il a été empêché de faire pendant le temps que le navire et la cargaison ont été détenus... Mais comment dédommager les propriétaires de la cargaison? Il faudrait forcer

Lorsque les tribunaux de prises, méconnaissant leur mission, refusent, comme ils le font presque toujours, d'allouer aux neutres lésés les indemnités dues, le souverain neutre a un devoir à remplir envers ses sujets, un droit à exercer contre le peuple belligérant. L'abus commis par les croiseurs, quels qu'ils soient, armateurs ou vaisseaux de guerre, est commis en vertu des ordres ou du moins de la délégation du chef de la nation, il en est donc responsable; il est responsable aussi de la justice ou de l'iniquité des sentences prononcées par les juges institués par lui. Chaque partie lésée ne peut s'adresser directement à ce chef, auteur premier du dommage; la responsabilité qui pèse sur le souverain belligérant ne peut être invoquée par les simples citoyens étrangers; elle est à leur égard dans une sphère trop élevée. Mais il n'en est pas de même à l'égard du souverain neutre. La nation belligérante est responsable envers la nation neutre des injustices, des abus de la force commis sous son autorité; elle est responsable moralement et matériellement.

La saisie non fondée, la sentence inique, doivent être respectées par le citoyen qu'elles frappent, même alors qu'il est étranger; mais elles n'ont pas ce caractère à l'égard du corps même de la nation étrangère; les peuples traitent toujours d'égal à égal; libres et indépendants les uns des autres, ils ne reconnaissent d'autres lois que le droit primitif et les traités librement consentis et actuellement en vigueur. Or, les lois divines imposent aux belligérants le devoir de respecter, toujours et partout, l'indépendance de la liberté du neutre qui remplit ses obligations. Le souverain dont les sujets ont de justes raisons de plaintes contre le belligérant, a donc le droit, je dirai plus, le devoir de réclamer et d'exiger une meilleure justice, de veiller à ce que les armateurs belligérants ne soient point encouragés dans leur métier, au mépris des règles internationales; à ce que les biens de

l'armateur de payer avec usure ces marchandises au prix ordinaire qu'elles avaient au lieu de leur destination, à l'époque où elles seraient probablement arrivées, si on ne les eût pas saisies en mer. » De Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. II, § 30.

ses sujets innocents ne soient point livrés en prime à la valeur, souvent douteuse, d'aventuriers; en un mot, à ce que les lois et les traités soient exactement exécutés envers son peuple. Si les réparations équitables qu'ils demandent étaient refusées, il a le droit d'user de représailles ou de déclarer la guerre au belligérant coupable. Ce droit, qui est en même temps un devoir, s'il était exercé avec une sage fermeté, surtout pour tous les États neutres unis, mettrait un frein puissant aux excès dont les armateurs se rendent coupables dans toutes les guerres maritimes ; il ferait cesser la scandaleuse impunité qui leur est presque toujours assurée par leurs souverains; il forcerait ces derniers à veiller attentivement à l'exécution des lois internationales, et rendrait la condition des neutres ce qu'elle n'aurait jamais dû cesser d'être, calme et avantageuse.

Une question grave s'élève sur les dommages-intérêts résultant d'une saisie non fondée. Le gouvernement belligérant est-il responsable, et par conséquent tenu de les payer à la partie lésée? Cette question ne peut soulever de difficulté, lorsque le fait a été commis par un bâtiment de guerre proprement dit; il faut convenir que c'est le cas le plus rare. En général, les officiers commandant les vaisseaux d'État, mieux instruits de leurs droits et de leurs devoirs, et surtout exempts de cette avidité qui trop souvent caractérise les corsaires, se rendent beaucoup moins souvent coupables de saisies susceptibles de donner ouverture à des dommages-intérêts. Cependant des faits de cette nature se sont présentés, et alors le gouvernement belligérant est débiteur direct des indemnités prononcées en faveur du neutre ; il doit les payer dans le plus bref délai possible.

Mais en est-il de même lorsque le fait a été commis par un armateur? D'après le droit primitif, je n'hésite pas à répondre affirmativement. En effet, les armateurs ne peuvent faire la course qu'en vertu de l'autorisation de leur souverain ; cette autorisation seule leur donne le caractère d'auxiliaires de la marine militaire. Les armateurs sont considérés comme

bâtiments de guerre par l'ennemi et par les neutres. S'ils tombent entre les mains du premier, leurs hommes sont traités comme prisonniers de guerre ; la plupart des seconds leur accordent l'asile et les secours d'humanité ; leurs navires marchands obéissent à la semonce des corsaires, souffrent la visite faite par eux, etc., etc.; en un mot, autorisés par le souverain à faire la course, ils sont reconnus par tous comme ses agents directs. Le souverain est donc responsable de tous les actes qu'ils peuvent commettre, comme il est responsable des faits des bâtiments de guerre ; il doit donc être soumis à la réparation de tous les dommages par eux causés aux peuples pacifiques. Telle est à mes yeux la seule, la véritable règle.

Cependant un très-grand nombre de traités conclus, au moins en apparence, dans l'intérêt des neutres, semblent avoir porté atteinte à ce principe important. Ils exigent que les armateurs, et même les officiers militaires, soient personnellement responsables de la réparation de tous les dommages par eux causés aux navires neutres ; et, à l'égard des corsaires, ils stipulent que les souverains belligérants n'accorderont de lettres de marque à leurs sujets, qu'après avoir exigé une caution pour le payement de ces dommages [1].

[1] Ces traités sont très-nombreux ; il suffira de citer les suivants : 1674, entre l'Angleterre et la Hollande ; 1739, entre la France et les Provinces-Unies, art. 16 ; 1752, entre les mêmes Provinces-Unies et le roi de Naples, art. 30 ; 1769, entre la France et Hambourg, art. 36, ce traité a été confirmé et renouvelé en 1789 ; 1779, entre la France et le Mecklembourg, art. 34 ; 1782, entre la Hollande et les États-Unis d'Amérique, art. 15 ; 1786, entre la France et l'Angleterre, art. 30 et 31 ; 1795, entre l'Angleterre et les États-Unis d'Amérique, art. 29 ; 18 septembre 1800, entre la France et les États-Unis d'Amérique ; l'art. 23 de ce traité, semblable sur ce point à ceux qui précèdent, porte : « Et afin de pourvoir d'une manière plus efficace à la sûreté respective des citoyens des deux parties contractantes, et prévenir les torts qu'ils auraient à craindre des vaisseaux de guerre ou corsaires de l'une ou de l'autre partie, tous commandants de vaisseaux de guerre ou de corsaires, et tous autres citoyens des deux parties s'abstiendront de tous dommages envers leurs personnes ; s'ils faisaient le contraire, ils seraient punis et tenus de donner dans leurs personnes et propriétés satisfaction et réparation pour les dommages avec intérêts, de quelque espèce que soient lesdits dommages. A cet effet, tous capitaines de corsaire, avant de recevoir leurs commissions, s'obligeront, devant un juge compétent,

Les lois intérieures de la plupart des États maritimes, d'accord avec le droit secondaire, soumettent les armateurs à donner, avant de mettre à la mer, une caution fixée à une somme déterminée, pour répondre de l'abus qu'ils peuvent faire du pouvoir qui leur est confié [1]. Je n'ai pas à m'occuper des lois intérieures, elles sont sans aucune valeur pour les étrangers. La disposition du droit secondaire que je viens de signaler, semble modifier celle du droit primitif, et transporter la responsabilité de l'État belligérant sur l'armateur seul. Examinons si réellement les traités ont cette portée.

On ne peut nier que ces actes, en ouvrant au neutre lésé l'action directe contre l'armateur coupable, contre l'auteur du dommage, en affectant la caution au payement des condamnations, paraissent avoir limité le droit du neutre à cette action directe, et par conséquent avoir mis le gouvernement belligérant, l'obligé principal, hors de cause, de telle sorte que si le cautionnement est insuffisant, si l'armateur ne possède pas d'autres biens, car, dans tous les cas, ces biens, s'il en existe, sont soumis à la responsabilité de leur propriétaire, le neutre n'aurait aucun recours contre la nation belligérante pour se faire payer les indemnités qui lui sont dues. Tel est en effet, je crois, le sens de ces traités; il est facile de comprendre quel tort immense ils causent aux neutres, c'est-à-dire à ceux mêmes en faveur de qui les stipulations ont été rédigées. Les faits expliquent l'étrange concession faite par les nations pacifiques. Depuis longtemps les belligérants refusaient de reconnaître les obligations qui pèsent sur eux, ils déclinaient la responsabilté des actes coupables commis par

à donner une garantie au moins par deux cautions solvables... pour réparer les torts ou dommages que lesdits corsaires, leurs officiers, équipage ou quelqu'un d'eux auraient faits ou commis pendant leur croisière... »

[1] Voyez pour la France l'ordonnance de 1681, liv. III, tit. IX, *Des prises*, et l'arrêté du 2 prairial an XI, art. 20 et 21; pour l'Angleterre, les trois statuts de Georges II, des 13e, 17e et 29e années du règne de ce prince, et encore 16, Georges III, statut 3, 19; Georges III, statut 2; en Espagne, les ordonnances de 1601, art. 1; 1702, 1748 et 1778, art. 1; en Hollande, les placards de 1597, art. 5: 1622, 1705, 1717, art. 40; 1747, art. 52; 1781, art. 52. Pour le Danemark, l'ordonnance de 1710, art. 3; pour la Russie, l'ordonnance de 1787, art. 1, etc., etc.

leurs agents, par leurs armateurs; les neutres ont accepté comme un bienfait les faibles garanties présentées par le cautionnement.

Mais cette concession de la part des neutres n'a rien changé à leurs droits réels, aux droits qu'ils tiennent de la nature et de la loi divine. Les traités dont je viens de parler n'ont pas été jusqu'à les détruire complétement. Le sujet neutre n'a plus d'action directe contre le gouvernement belligérant; en cas d'insuffisance du cautionnement donné par l'armateur, il ne peut pas, à cause des traités, remonter jusqu'à la nation, et exiger d'elle le payement des indemnités qui lui sont dues. Mais il ne résulte pas de ces actes que cette dernière nation soit libérée de ses obligations naturelles. Après la constatation de l'insuffisance du cautionnement exigé de l'armateur, le sujet neutre ne peut plus agir; mais son souverain, mais la nation à laquelle il appartient, peuvent et doivent réclamer du souverain et de la nation belligérante le complément de la satisfaction restée imparfaite. Aucun traité n'a déchargé le peuple belligérant de la responsabilité qui pesait sur lui; ils ont seulement enlevé, non expressément, mais par voie de conséquence, à la partie lésée, le pouvoir d'actionner directement l'ensemble du peuple coupable.

Je n'ignore pas que, la plupart du temps, ces réclamations de gouvernement à gouvernement restent infructueuses, à moins que le réclamant ne soit puissant et en état de faire redouter sa colère; mais, ainsi que je l'ai souvent répété, les États neutres les plus faibles peuvent acquérir ce degré de puissance, et par conséquent rendre leurs demandes efficaces. Qu'ils se réunissent, qu'ils se coalisent, et les belligérants, quelque forts qu'ils soient, s'estimeront heureux de faire droit à leurs justes réclamations. D'ailleurs il s'agit ici de principes émanés de la loi divine; je dois les rappeler, parce que, malgré toutes les injustices humaines, ces principes, éternels de leur nature, restent inébranlables.

La règle introduite par le droit secondaire, qui décharge le souverain belligérant de la responsabilité directe des actes

coupables commis par les armateurs régulièrement autorisés, ne saurait s'appliquer au cas où le croiseur, auteur du dommage causé indûment à un neutre, est un bâtiment de guerre. L'État est toujours directement responsable des bâtiments dont il est propriétaire, et des officiers auxquels il en confie le commandement. Si quelques traités ont stipulé que les commandants des vaisseaux de guerre seraient personnellement responsables des actes par eux commis [1], on ne peut entendre cette clause que dans ce sens qu'ils sont responsables de leurs actes envers leur propre gouvernement. A l'appui de cette opinion, je ferai remarquer que, chez aucun peuple, les officiers militaires commandant les bâtiments de guerre ne sont soumis à donner caution ; enfin et surtout que la caution est exigée non des capitaines de corsaires, mais bien des armateurs, seuls responsables des actes de celui à qui ils confient la directiou de l'armement ; or, dans le cas qui nous occupe, c'est le peuple lui-même qui est armateur, c'est lui qui devrait être soumis à la caution, c'est lui seul qui est responsable.

J'ai dit que les dommages-intérêts étaient dus au neutre lorsque la saisie ne reposait sur aucun motif valable, au moment même où elle avait été pratiquée ; que, par conséquent, il n'y avait pas lieu à allouer cette réparation, lorsque, le navire visité ne justifiant pas sa nationalité et la légitimité de sa navigation, conformément aux lois de son pays, le croiseur avait été induit en erreur par le fait même du neutre et l'avait saisi. Cependant cette règle n'est pas sans exception. Lorsque le croiseur, bâtiment de guerre ou armateur, s'écartant des lois de l'humanité et des instructions

[1] L'art. 30 du traité du 16 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, porte : « Et pour pourvoir plus amplement à la sûreté réciproque des sujets de Leurs Majestés... il sera fait défense à tous capitaines des vaisseaux du roi de la Grande-Bretagne et du roi Très-Chrétien, de faire aucun dommage ou insulte à ceux de l'autre partie, et en cas qu'ils y contreviennent, ils en seront punis, *et de plus ils seront tenus et obligés, en leurs personnes et en leurs biens, de réparer tous les dommages et intérêts*, de quelque nature qu'ils soient, et d'y satisfaire. » De Martens, *Recueil*, t. IV, p. 182.

émanées de son gouvernement, se permet de maltraiter les personnes trouvées à bord du navire saisi, de rompre ou de briser les colis, de commettre des actes de pillage, quels qu'ils soient, les tribunaux chargés de prononcer sur la saisie doivent condamner les coupables à dédommager les victimes de ces grossiers abus de la force, lors même que la saisie serait reconnue valable et convertie en prise. La conduite du neutre, quelque répréhensible qu'elle soit, ne peut jamais autoriser ni justifier les excès de cette nature, qui sont réprouvés par toutes les lois divines et humaines. Si le coupable est le commandant ou un des hommes de l'équipage d'un vaisseau de guerre, l'État belligérant est directement responsable, ainsi que je l'ai expliqué ci-dessus. D'après plusieurs traités, les crimes de cette nature annulent la saisie même fondée; le bâtiment neutre, au préjudice duquel ils ont été commis, doit être mis immédiatement en liberté, sans préjudice des réparations dues par les coupables.

Nous avons vu que la saisie d'un navire neutre, opérée sans aucun motif et contrairement aux lois et aux traités, constituait de la part de son auteur une offense, non-seulement envers le propriétaire du navire, mais encore envers le souverain de ce propriétaire et envers le chef de l'État belligérant. La nation neutre peut et doit poursuivre la réparation de l'injure faite à son pavillon contre le peuple coupable; c'est une action de gouvernement à gouvernement. Quant au belligérant lui-même, s'il voulait réellement remplir ses devoirs et renfermer les hostilités maritimes dans les limites qu'elles n'auraient jamais dû franchir, il serait dans l'obligation de rendre des lois sévères contre de semblables abus, et de les appliquer aux coupables. Mais, loin d'agir avec cette loyauté, le plus souvent le souverain compte sur les excès commis par ses corsaires, pour atteindre le but qu'il se propose, pour inquiéter et ruiner le commerce de ses amis. De ce côté, les croiseurs sont assurés de la plus complète impunité.

CHAPITRE III.

DES REPRISES OU RECOUSSES.

C'est à regret que je me sers des expressions : *reprise*, *repreneur*, *recousse*, etc., etc., parce qu'elles n'expriment pas réellement le fait dont j'ai à m'occuper. Justes lorsqu'il s'agit de la prise d'un navire ennemi et de sa reprise, elles sont complétement inexactes pour désigner la position d'un navire neutre saisi par un belligérant et enlevé des mains du saisissant par l'autre belligérant. Cependant, pour me conformer à l'usage, pour éviter l'obscurité qui pourrait résulter de la création de nouveaux mots, je me servirai de ces expressions impropres, mais consacrées.

Le navire neutre saisi par un croiseur, qui lui a imposé un équipage, un chef, et même le pavillon de sa propre nation, peut être enlevé par l'autre belligérant : quel doit être le sort de ce bâtiment et de sa cargaison? Cette question est assez importante pour les nations neutres. Si on ne consulte que les notions du droit primitif, elle est simple et d'une solution facile ; mais il semble qu'on l'ait embrouillée à plaisir : elle est aujourd'hui l'une des plus difficiles du droit maritime.

La saisie peut frapper le navire et tout ce qu'il porte, ou être limitée à la cargaison et même à une partie de cette car-

gaison, dont le croiseur saisissant n'a pas pu se charger à la mer, ou dont le capitaine neutre n'a pas cru devoir lui offrir la remise. Dans la première hypothèse, le navire et sa cargaison entière pouvaient être confisqués, ou au contraire relâchés ; dans la seconde, le navire, quelle que fût la décision du conseil des prises, devait être mis en liberté aussitôt après avoir déchargé les objets saisis, seuls susceptibles d'être déclarés de bonne prise. Dans tous les cas, et quel que soit le degré de culpabilité du neutre saisi, le croiseur n'est pas propriétaire de ce navire ; il n'a sur lui aucun droit acquis, et, jusqu'à la décision à intervenir, le neutre est présumé innocent. Ces principes sont les seules bases véritables sur lesquelles il soit possible de fonder le droit sur les reprises neutres ; cependant ils paraissent avoir été complètement oubliés par le droit secondaire et par la plupart des auteurs qui ont traité la question. Plusieurs d'entre eux se sont contentés de donner des aperçus vagues, sans entrer dans la discussion. Ceux qui l'ont approfondie avec plus de soin, après avoir énoncé une opinion personnelle, se sont surtout appliqués à rapporter les usages, les lois intérieures de chaque nation ; et comme les nations n'ont pas adopté les mêmes principes, les publicistes ont été réduits à constater l'existence de plusieurs usages différents et souvent opposés.

La source de l'erreur est la confusion que tous ont faite, confusion consacrée par l'usage de presque tous les peuples, entre la prise faite par un belligérant sur son ennemi et reprise par ce dernier ou par un de ses alliés belligérants comme lui, et la saisie d'un navire opérée par un croiseur sur un neutre et enlevé par l'adversaire du saisissant. Il est nécessaire, pour détruire cette erreur, d'examiner les principes du droit primitif, et d'établir, quel est, d'après ces principes, le sort que doit subir le navire neutre saisi et recous ; nous verrons ensuite si la loi secondaire, ou plutôt les divers usages des nations sont conformes à ce droit, seul exécutoire entre peuples indépendants.

SECTION I.

Des reprises d'après le droit primitif.

L'état de guerre, survenu entre deux nations, impose certains devoirs aux peuples mêmes qui veulent rester simples spectateurs de la lutte, sans y prendre aucune part; la violation de ces devoirs peut motiver la saisie des navires neutres qui s'en rendent coupables, et cette saisie peut être suivie de la confiscation prononcée par les tribunaux du belligérant saisissant. L'infraction commise par le neutre peut être de diverses natures, et entraîner, lorsqu'elle est constatée, la confiscation soit du navire et de tous les objets qu'il porte, soit seulement d'une partie plus ou moins considérable de la cargaison, en laissant libre le surplus du chargement et le bâtiment lui-même. Placé sous le coup de la saisie, le navire neutre n'a pas cessé d'appartenir au sujet neutre; la sentence de prise seule peut dépouiller ce dernier de son droit, et le transmettre au preneur; jusqu'au jugement, la saisie est une mesure préliminaire, et non un acte définitif. Tels sont les principes généraux qui régissent la matière, d'après le droit primitif. La question à examiner est simple : quel doit-être le sort d'un navire neutre saisi par le croiseur d'un belligérant et enlevé par l'ennemi du saisissant? Devient-il la propriété du repreneur? Doit-il, au contraire, être mis en liberté? Si on applique avec impartialité les principes que je viens de rappeler, il n'existe pas la moindre difficulté; le bâtiment neutre et les objets saisis doivent être immédiatement mis en liberté.

Chacune des deux parties engagées dans les hostilités a le droit de nuire à son ennemi par tous les moyens en son pouvoir, et notamment en s'emparant des choses qui lui appartiennent; mais son devoir est de respecter la liberté et l'indépendance des peuples restés pacifiques, et, par conséquent,

de ne jamais les troubler dans la possession des objets qu'ils possèdent. Pour résoudre la question qui nous occupe, il suffit donc de rechercher à qui appartient le navire repris. Si le saisissant est propriétaire, il ne peut y avoir aucun doute; le navire tombé entre les mains de l'ennemi de ce saisissant devient la propriété du preneur; si, au contraire, le navire est resté la propriété du neutre, si la saisie n'a pas enlevé les droits de l'étranger, il est évident que le repreneur ne peut, sans porter atteinte à l'indépendance d'un peuple qui est en paix avec lui, s'emparer de ce navire.

Les tribunaux de prises, tribunaux qui ne peuvent être suspects de partialité en faveur des neutres, lorsqu'ils déclarent qu'une saisie a été faite régulièrement et doit être suivie de la prise, prononcent la confiscation contre le neutre au profit du croiseur; lorsque, au contraire, ils jugent que l'arrestation est sans fondement, ils donnent mainlevée de la saisie, et ordonnent que le navire ou les objets saisis seront remis au neutre. Or, ces formes seules indiquent que la propriété n'a pas cessé de résider sur la tête du neutre, car si la saisie avait transmis la propriété, il serait indispensable de prendre des formes absolument opposées. Il serait impossible de prononcer la confiscation contre le neutre qui n'est plus propriétaire, il faudrait seulement confirmer le croiseur dans la propriété acquise; d'un autre côté, il serait nécessaire, pour mettre le bâtiment en liberté, de prononcer la confiscation contre ce même croiseur, devenu propriétaire par le fait même de la saisie, parce que l'on ne saurait faire revivre le droit de l'ancien possesseur qu'en anéantissant celui du nouveau.

La saisie ne transférant pas la propriété du navire ou des objets saisis, lorsque le bâtiment soumis à cette mesure est repris par l'ennemi du saisissant, le repreneur se trouve en possession non de la propriété de son adversaire, mais de la propriété du neutre; il ne peut donc se croire propriétaire de ce navire. Le fait de la recousse a mis celui qui l'a faite au lieu et place de son ennemi, lui a transmis tous les droits de cet ennemi,

mais rien de plus; or, l'ennemi n'était pas propriétaire, le repreneur ne peut donc devenir propriétaire.

D'un autre côté, le navire neutre, ou sa cargaison, ne peut être saisi que dans le cas où le capitaine ou l'armateur a violé les devoirs de la neutralité, à l'encontre du belligérant; et ce dernier n'a le pouvoir de l'arrêter que pour exercer son droit de guerre, soit que, le bâtiment ne justifiant pas sa neutralité, il puisse craindre qu'il n'appartienne à l'ennemi, soit pour prévenir le danger que la conduite hostile de ce navire neutre peut lui faire courir. Il est de toute évidence que les causes qui ont motivé la saisie de la part de l'un des belligérants, ne peuvent avoir la même force en faveur de l'ennemi de ce belligérant, en faveur du repreneur. En effet, si le neutre a été arrêté parce que ses papiers, irréguliers et incomplets, n'établissaient pas sa nationalité, c'est que le saisissant le considérait comme un ennemi déguisé, comme la propriété de son adversaire; cet adversaire lui-même s'empare du navire saisi, le reprend; il n'a aucun motif, aucun prétexte pour le retenir: il ne peut, en effet, alléguer la cause donnée par le premier capteur, puisque le propriétaire du navire serait alors son propre concitoyen; il ne peut prétendre que le bâtiment appartient à son ennemi, puisque cet ennemi lui-même, en s'en emparant, en cherchant à le confisquer, avait prouvé le contraire.

Un exemple rendra ce raisonnement plus frappant. Supposons la Russie en guerre avec l'Angleterre. Un navire suédois est saisi par un croiseur anglais, parce que, ne justifiant pas sa nationalité d'une manière complète, il est suspect d'être un russe déguisé; il est repris par un croiseur russe; il est évident que ce dernier ne peut élever la prétention de le faire déclarer de bonne prise, parce qu'il ne peut pas soutenir qu'il est russe; il connaît très-bien la fausseté de son assertion; et il ne saurait alléguer qu'il est anglais; la saisie première a détruit tout soupçon à cet égard. Dans cette hypothèse, le navire recous ne saurait être retenu.

Le même raisonnement s'applique à tous les cas où le bâti-

ment neutre peut être saisi pour immixtion directe aux hostilités. Ainsi, supposons que le navire suédois ait été saisi par l'armateur anglais, parce que, chargé de contrebande de guerre, il se dirigeait vers un port soumis à la Russie. Il est évident que le croiseur russe recapteur n'a aucun motif pour saisir ce bâtiment, et qu'il doit le mettre en liberté; l'anglais voulait éviter que son ennemi reçut les munitions transportées par le neutre, et que par ce moyen il accrût ses forces, soit pour l'attaque, soit pour la résistance; il a usé de son droit en saisissant la contrebande, en arrêtant le navire qui la portait, mais le repreneur n'a aucun intérêt à empêcher la cargaison d'arriver à sa destination; le fait de transporter des armes dans les ports de sa propre nation ne peut être considéré par lui comme une offense; enfin, il ne peut vouloir priver son souverain des secours qui lui sont destinés.

Un autre motif vient encore s'ajouter à ceux qui précèdent. Si le navire neutre saisi n'est pas repris, s'il reste entre les mains du croiseur qui l'a arrêté, il est conduit dans un des ports du souverain belligérant, et soumis à un jugement. Le tribunal chargé de statuer doit apprécier les causes de la saisie; il peut les trouver non valables, donner main levée de cette saisie, et par conséquent restituer au propriétaire neutre le navire et tout ce qu'il contient : il doit même, lorsqu'il reconnaît que le croiseur a agi sans aucun motif, condamner ce dernier à payer au neutre des dommages-intérêts, à raison du préjudice résultant de la saisie. Si on admet que la reprise donne droit à celui qui l'a faite de s'emparer du bâtiment, il devient impossible aux juges du belligérant recapteur d'examiner la saisie première, d'en apprécier les motifs; il leur devient impossible surtout d'accorder au propriétaire du bâtiment indûment arrêté l'indemnité à laquelle il a droit; ils ne peuvent connaître que de la reprise. Cette circonstance rendrait donc la position du neutre moins favorable; elle lui serait nuisible, au lieu de lui être utile.

Évidemment il n'en peut être ainsi : la reprise doit être la libération du navire saisi, la mainlevée du séquestre qui pèse

sur lui ; ou du moins la recousse ne doit pas nuire au neutre qui en est l'objet; il doit rester dans la position où il se trouvait, avoir le droit de faire statuer sur les motifs de la première saisie, d'obtenir la proclamation de son innocence et la réparation des dommages soufferts. Ces deux points sont impossibles, et cette impossibilité même prouve que la reprise doit équivaloir à la mainlevée de la saisie.

Je dis qu'il est impossible de faire statuer sur les causes de la première saisie par les tribunaux du repreneur : il est facile de l'établir. Malheureusement pour la prospérité des nations maritimes, toutes les puissances n'interprètent pas de la même manière les prescriptions de la loi primitive, ou plutôt toutes ne veulent pas reconnaître les dispositions de cette loi. Il en est qui ont la prétention de soumettre les autres à leurs caprices et aux exigences de leurs intérêts; qui, par conséquent, créent aux neutres des devoirs nouveaux, et, sous prétexte du droit de guerre, ajoutent arbitrairement des cas de saisie et de confiscation. Supposons le navire neutre saisi par une de ces nations injustes, et repris par une autre plus scrupuleuse observatrice du droit des gens ; d'après quelle loi devrait être jugé ce bâtiment? En droit, la question ne peut être douteuse ; la loi primitive et les traités existants entre les souverains du saisi et du saisissant, sont seuls applicables, je l'ai démontré ; mais j'ai remarqué qu'en fait il n'en était pas ainsi, et que presque toujours on appliquait la loi intérieure du belligérant. C'est un abus odieux, sans doute, mais il existe ; quelle sera donc la loi applicable au navire recous? Supposons la guerre existante entre la France et l'Angleterre : la première ne reconnaît comme contrebande que les armes et les munitions de guerre, la seconde range dans cette classe beaucoup d'autres objets, et notamment les munitions navales. Un navire suédois, chargé de bois de construction en destination pour la France, est arrêté par un croiseur anglais, puis repris par un français. Ce bâtiment est libre d'après la loi française ; il est confiscable d'après la loi anglaise : laquelle des deux devra être appliquée? Le repreneur, si, comme c'est

l'usage, il a droit à la prise, a un intérêt puissant à ce que les usages britanniques soient appliqués; mais la justice et l'équité exigent que la loi française seule serve de base à une décision rendue par des magistrats français; et il faut remarquer que, même en appliquant cette dernière législation, ils ne laissent pas le neutre dans la position où il se trouvait; ils changent et modifient cette position, ce qui ne devrait pas exister. Cette difficulté est grave, mais elle n'est pas la seule. Comment les tribunaux français pourront-ils juger la conduite du croiseur anglais? Comment pourront-ils le condamner, s'il y a lieu, à des dommages-intérêts? par quels moyens pourront-ils faire exécuter leur jugement? il y a une impossibilité absolue.

Ainsi donc, d'après le droit primitif, d'après toutes les notions du juste et de l'injuste, le navire neutre saisi par un belligérant, repris sur ce dernier par son ennemi, est libre, et doit être immédiatement relâché, sans même qu'il soit besoin de le soumettre à un jugement. Cette règle ne s'applique qu'aux navires saisis, et non aux navires pris, c'est-à-dire qui ont été condamnés par les tribunaux du saisissant. La sentence rendue par le tribunal compétent peut être injuste sans doute; mais elle a pour effet de transporter la propriété du neutre au capteur; elle doit être respectée, surtout par des tiers. Le bâtiment condamné, même injustement, est la propriété du belligérant; s'il est pris par l'ennemi de ce dernier, c'est une prise directe, et non une reprise. Le croiseur, dans ce cas, enlève un navire ennemi, et non un navire neutre.

Tels sont les principes de la loi primitive; il en résulte que la reprise du navire neutre saisi, et non encore condamné, ne peut donner au croiseur qui la fait aucun droit, même à une récompense, même à un salaire, et encore moins à une quote-part des objets repris; parce que, en réalité, il n'y avait pas prise, et que, par conséquent, il n'y a pas reprise. Mais si telle est la volonté de la loi primitive, l'usage des nations, les publicistes et la loi secondaire elle-même sont loin de l'avoir suivie.

SECTION II.

Des reprises d'après les lois intérieures des nations, les publicistes et la loi secondaire.

On remarquera sans doute que, sur cette question, je change l'ordre suivi jusqu'ici, que j'examine d'abord les lois intérieures des nations et les opinions des auteurs, c'est-à-dire des règles qui n'ont, à mes yeux, aucune valeur internationale, et que je laisse au dernier rang les seuls éléments constitutifs de la loi secondaire, les traités. Cette interversion m'a paru nécessaire pour faire bien comprendre comment la raison humaine a pu être amenée à consacrer, par des actes solennels, la violation flagrante des principes sacrés de la loi primitive, et pour démontrer la nécessité de faire changer un système à peine digne des siècles de la plus grossière barbarie.

Avant d'entrer dans l'examen, il est utile de faire une remarque qui s'applique également aux trois parties que j'ai à traiter dans cette section. Les lois intérieures des peuples, les publicistes qui ont écrit sur cette matière, à l'exception de de Martens, les traités solennels mêmes, reposent sur une grave erreur; sur l'assimilation faite, partout et toujours, entre un bâtiment belligérant pris par l'ennemi, et repris par ses concitoyens, et le navire neutre saisi par un croiseur de l'une des parties en guerre, et enlevé au saisissant par un bâtiment de la partie ennemie. J'ai établi les différences qui existent entre la capture d'un ennemi et la saisie d'un neutre; ces différences se retrouvent entières dans la reprise. Il en est une autre dont je n'ai pas parlé, et qu'il importe de signaler, parce qu'elle a une grande influence dans la question des recousses.

La capture s'applique toujours au navire et à tous les objets ennemis qui se trouvent à bord; la saisie, au contraire,

n'affecte souvent que la cargaison, ou même une partie de cette cargaison.

§ I. — DES REPRISES D'APRÈS LES LOIS INTÉRIEURES DES NATIONS.

J'ai en vain cherché dans les lois du moyen âge, et notamment dans la Table Amalfitaine[1], quelques dispositions relatives aux reprises.

La plus ancienne loi maritime qui fasse mention de ce sujet est le consulat de la mer. J'ai déjà dit que cette compilation, bien qu'elle ait servi de loi à plusieurs nations indépendantes, n'avait à mes yeux aucune valeur internationale; qu'elle n'était, en réalité, qu'une loi particulière dont la force exécutoire devait être limitée aux peuples qui avaient adopté ses dispositions. Le consulat de la mer ne s'occupe que de la reprise des navires belligérants. Si un bâtiment est pris par l'ennemi, dit cette loi, et repris par un ami avant d'avoir été conduit dans un lieu sûr, il sera rendu à celui ou à ceux à qui il appartient, s'il y a encore là quelqu'un de vivant pour le réclamer; en donnant au repreneur une récompense proportionnée à sa peine. Si le navire pris a été repris par un ami dans un lieu où il était complétement en la puissance de l'ennemi, dans un lieu sûr, il appartient en entier à ceux qui l'ont recous[2].

[1] Depuis la publication de mon *Histoire des origines des progrès et des variations du droit maritime international*, dans laquelle j'ai, d'après les autorités les plus dignes de foi, avancé que la Table Amalfitaine n'était pas parvenue jusqu'à nous, il m'a été donné communication d'un texte de cette loi, retrouvée en 1844 par M. le prince d'Ardore. C'est de ce texte, dont je ne garantis en rien l'authenticité, que je parle ici.

[2] « Nave che sarà stato pigliato per suoi nemici se alcun nave d' amici si riscontrerà con i detti nemici torrà la detta navè; quella e tutto quello che in quella sarà debba esser ristaurato a quello o quelli di chi sarà ed essere debbe, si alcuno vivo ci sarà : quell' impero dando a quelli che ai detti nemici tolta haveranno beveraggio conveniente secondo la fatica, e secondo il danno che haveranno sofferto. Imperò se i detti amici torranno o haverranno tolta la detta nave o navilio ai detti nemici in loco dove la tenessero a sè, e in loco sicuro, non ne debba esser dato beveraggio se loro vorranno; anzi debba esser del tutto di loro... » *Consolato del mare*, cap. CCLXXXVII (de Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. III, § 56, note C).

Cette loi ne parle pas des navires neutres saisis; je ne crois pas que, dans l'esprit même de ses auteurs, elle leur fût applicable, et je ne trouve pas de preuve qu'aucun des peuples qui ont adopté les règles du consulat de la mer, en ait fait l'application aux reprises neutres. Cette loi est loin d'être conforme aux prescriptions du droit primitif; cependant elle est encore beaucoup plus équitable, beaucoup plus humaine que celles qui l'ont remplacée, et qui, encore aujourd'hui, dans ce siècle de lumière et de prétendue philanthropie, sont en vigueur chez les nations les plus éclairées.

La France a depuis longtemps publié des lois, desquelles il résulte que lorsqu'un bâtiment pris par l'ennemi est repris par un armateur, avant d'être resté vingt-quatre heures en la possession du capteur, il est rendu avec sa cargaison au propriétaire, à la réserve d'un tiers attribué au repreneur [1]. Les anciennes lois ne font aucune distinction si la recousse est faite par un vaisseau de guerre ou par un corsaire; elles attribuent les mêmes droits dans les deux cas. L'ordonnance de 1681 garde un silence absolu sur la qualité du repreneur; d'où les tribunaux d'amirauté avaient conclu que les droits de reprise devaient être les mêmes; au reste, le roi était dans l'usage, lorsque la recousse était faite par les vaisseaux de la marine militaire, de faire la remise du bâtiment aux anciens propriétaires, bien qu'il fût resté plus de vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi, et de ne retenir qu'une gratification pour l'équipage repreneur [2].

L'ordonnance du 15 juin 1779 confirma l'interprétation donnée par les officiers de l'amirauté au silence du règlement de 1681 [3]. L'arrêté du 2 prairial an XI, qui règle aujourd'hui

[1] Voyez l'ordonnance du mois de mars 1584, art. 61; celle du mois d'août 1681, liv. III, tit. IX, art. 8; du 15 juin 1779, spéciale aux *reprises* faites par les vaisseaux de l'État; enfin, l'arrêté du 2 prairial an XI.

[2] Voyez Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de* 1681, liv. III, tit. IX, art. 8. et *Traité des prises*, ch. VI, sect. I, §§ 8 et suiv.

[3] L'ordonnance du 15 juin 1779 porte : « En ce qui concerne les *reprises* faites par les vaisseaux, frégates et autres bâtiments de Sa Majesté, le tiers sera adjugé à son profit, pour droit de recousse, si elle a été faite dans les vingt-quatre heures,

la matière, adoucit un peu la rigueur de ces règlements, en ce qui concerne les reprises faites par les vaisseaux de guerre ; mais il faut remarquer qu'aujourd'hui nulle autorité n'a plus le droit de faire remise de la partie confisquée. Le navire recous doit être restitué au propriétaire avec sa cargaison, à la charge par lui de payer à l'équipage repreneur un trentième de la valeur, si la recousse a eu lieu avant l'expiration du délai de vingt-quatre heures, et le dixième si elle a été faite après ce délai. Le droit de recousse pour les armateurs reste fixé au tiers dans la première hypothèse ; dans la seconde, le bâtiment et la cargaison leur appartiennent en entier.

Cette manière de déterminer les droits du repreneur, d'après le temps écoulé entre la prise et la reprise, a été adoptée par la plupart des lois intérieures des peuples navigateurs. L'Espagne, qui d'abord avait reconnu les principes du droit naturel, qui, par conséquent, restituait au premier propriétaire le navire recous [1], se rangea à l'usage nouveau, et prit complétement le système français pour les recousses faites par les corsaires [2]. A l'égard de celles opérées par les bâtiments de guerre, cette puissance conserva son équitable usage et voulut que la restitution fût complète et sans retenue, pour toutes les choses dont les propriétaires étaient connus. C'est en ce sens que statua l'ordonnance de 1633. La législation hollandaise adopta également les bases françaises, pour le temps et pour la part afférente au repreneur avant l'expiration du délai ; mais, après les vingt-quatre heures, elle ne lui accorde que la moitié de la valeur, au lieu de la totalité. Chez cette puissance, les vaisseaux de guerre ont droit à la même part que les armateurs [3]. Le

et, après ledit délai, la *reprise* sera adjugée en entier à Sa Majesté, comme par le passé. »

[1] « .... Por la obligacion que tiene el rey de defender y guardar sus subditos y la mar de corsarios y librarlos de ellos. » Clairac, p. 379 ; Massé, *Droit commercial*, liv. II, tit. I, chap. II, sect. III, § 6.

[2] Voyez l'ordonnance de 1718, art. 10, et 1779, art. 23.

[3] Le nombre des ordonnances ou placards publiés en Hollande sur cette matière est très-considérable. Voyez sur ce point Bynkershoek, *Quæst. juris publ.*, lib. I, cap. V, et de Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. III, § 66. Le placard de 1797 porte que si la *reprise* est faite par un armateur, le repreneur aura droit à un cin-

Danemark alloue au repreneur la moitié lorsque la recousse est faite avant l'expiration du délai de vingt-quatre heures, et la totalité lorsque ce terme a été dépassé [1]. La Suède repousse tout délai, toute distinction de temps; elle accorde, dans tous les cas, les deux tiers pour droit de recousse, et restitue un tiers au propriétaire [2].

L'ancien usage anglais était de remettre au propriétaire toutes les recousses faites par les vaisseaux de guerre, moyennant un droit de reprise qui n'était pas fixé d'une manière absolue, mais arbitré dans chaque affaire [3]. Lorsque le repreneur était un corsaire, on agissait de même, à moins qu'il n'eût enlevé le bâtiment dans un lieu de sûreté, *intrà præsidia;* dans ce cas, il avait droit à la totalité de la prise. Cet usage subsista jusque vers la fin du XVIIe siècle, époque de laquelle date la législation britannique actuelle sur ce point. La première loi promulguée allouait au vaisseau de guerre repreneur un huitième de la valeur du navire et de la cargaison, sans distinction de temps. Lorsque la recousse avait été faite par un armateur, il avait droit également à un huitième si le navire repris était resté moins de vingt-quatre heures au pouvoir de l'ennemi; à un cinquième, s'il y était demeuré plus de vingt-quatre heures et moins de quarante-huit; à un tiers, si le temps écoulé entre la prise et la reprise était de plus de quarante-huit heures, mais moins de quatre-vingt-seize;

quième, si le navire n'est pas resté deux fois vingt-quatre heures aux mains de l'ennemi; un tiers, s'il y est resté plus de deux fois et moins de quatre fois vingt-quatre heures, et à la moitié au delà de ce terme.

[1] La loi de Chrétien V est ainsi conçue : « Si quis qui navi præest armatæ, hosti navem danicam 24 horarum spatio ab eodem possessam eripere possit ac recuperare, unius lucrum esto prædatorium. Eandem vero si quis intra præfiniti temporis spatium hosti eripuerit, lucrum esto prædalitium inter recuperatorem ac possessorem æqualiter dividendum. » Voyez Cod. leg. Danic., lib. XIV, cap. VII, § 6, et de Martens, *Essai sur les armateurs*, ch. III, § 68.

[2] Voyez l'ordonnance de la marine de 1667, qui n'a pas reçu de modification sur ce point.

[3] Mollay cite plusieurs exemples antérieurs au XVIIe siècle, qui établissent l'existence de cette jurisprudence. Voyez *De jure marit. et naval*, cap. I, § 8, et de Martens, *Essai sur les armateurs*, les prises et les reprises, ch. III, § 64.

enfin de la moitié, au delà de quatre-vingt-seize heures[1]. Cette loi fut renouvelée par de nombreux actes du parlement, et notamment par celui de 1740, qui entre dans les plus grands détails sur les divers droits des armateurs.

Au commencement de la guerre de l'indépendance américaine, la Grande-Bretagne, ne considérant pas ses colonies révoltées comme des ennemis légitimes, publia deux actes du parlement, déclarant que tous les bâtiments anglais repris sur les révoltés, quelque fût le repreneur, seraient restitués aux propriétaires, sous la seule déduction du huitième pour droit de recousse[2]. Dans la suite de cette guerre, cette disposition fut étendue à tous les bâtiments anglais enlevés par les croiseurs de puissances qui prirent part aux hostilités[3]. Il est à remarquer que chacun des actes postérieurs à celui de 1740 porte expressément qu'il est spécial à la guerre alors existante, et ne doit rester en vigueur que pendant sa durée. Cette disposition est conforme au système qui, comme je l'ai déjà fait observer, préside à la législation maritime de l'Angleterre, consistant à ne jamais promulguer de lois permanentes, afin de pouvoir en faire de nouvelles chaque fois que le besoin s'en fait sentir, chaque fois que l'intérêt national l'exige.

En rapprochant les législations française et anglaise sur les reprises, Massé fait une réflexion pleine de justesse. Il est en effet singulier que la nation qui, depuis près d'un siècle, soutient avec énergie les principes du droit primitif maritime, ait adopté sur cette partie spéciale un système complétement opposé à ces principes, un système que l'on peut appeler barbare; tandis que la Grande-Bretagne, qui, dans toutes les autres questions, foule aux pieds les règles de la loi divine, s'en rapproche volontairement dans celle-ci.

Toutes les lois particulières que je viens d'énumérer sont

[1] Voyez acte du parlement de 1692.

[2] 13 Georges II, cap. XXIV, statut 18. Voyez Runnington, t. VI, p. 513, et Laws, *Of the admiralty*, t. I, p. 513.

[3] Voyez l'acte de 1776, 16 Georges III, cap. V, statut 24; 1777, 17 Georges III, cap. VII; 1779, 19 Georges III, cap. LXVII, statut 44; Runnington, t. XIII, p. 463; et de Martens, *Essai sur les armateurs*, les prises surtout et les reprises, ch. III, § 64.

spécialement destinées à régir les navires belligérants, pris par l'ennemi, et repris sur lui par les armateurs ou les vaisseaux de guerre de leur propre pays; sous ce point de vue, je n'ai pas à m'en occuper, ni à examiner si elles sont justes ou injustes; promulguées par le souverain ayant juridiction légitime; elles doivent être exécutées par les sujets; nulle nation n'a le droit de se plaindre, ni d'intervenir. Mais ces mêmes lois, on a cru devoir les appliquer aux bâtiments neutres, saisis par un belligérant et repris sur lui par son adversaire; on a statué par une seule et même disposition sur le sujet et sur l'étranger, on a commis la confusion que je signalais au commencement de cette section : là est l'injustice, l'iniquité de cette législation.

J'ai démontré que, d'après le droit primitif, la reprise devrait être une amélioration du sort du navire saisi, ou que, du moins, elle ne devrait en rien aggraver sa position. Les lois que je viens d'analyser rendent cette position beaucoup plus dangereuse; elles enlèvent aux propriétaires du navire saisi, tous les droits qu'ils tiennent de la neutralité, en les assimilant ou les traitant comme des sujets ennemis.

Le navire neutre ne peut valablement être saisi que lorsqu'il est coupable de violation de ses devoirs et des droits de la guerre; il a toujours le droit d'établir son innocence, et la prise ne peut résulter que de la constatation du fait coupable. Par l'application des lois sur les reprises, le neutre n'est jamais complétement libéré : innocent ou coupable, il doit, dans tous les cas, payer une forte rançon, un tiers de la valeur du bâtiment et de la cargaison; le plus souvent, il est confisqué entièrement, et l'un ou l'autre de ces deux traitements doit recevoir son exécution, indépendamment de toute espèce de faute; l'innocent peut être confisqué entièrement, et le coupable seulement jusqu'à concurrence du tiers. Une circonstance fortuite, la durée du temps de la saisie, détermine seule la spoliation complète ou partielle que l'étranger doit subir. Dans ce système, le neutre est toujours coupable; le degré de culpabilité seul est en question, et cette question

est résolue par la durée de la détention. Ainsi le navire saisi sans aucune cause, par le caprice d'un croiseur, et qui, s'il fût resté aux mains du saisissant, eût non-seulement obtenu la mainlevée de la saisie, mais des dommages-intérêts considérables, devra payer au moins un tiers de sa valeur, et sera confisqué en entier s'il a eu le malheur d'être recous après le délai de vingt-quatre heures; il sera traité de la même manière que le bâtiment coupable d'immixtion aux hostilités, d'espionnage, de la même manière que le bâtiment belligérant lui-même. Il est impossible de ne pas condamner un pareil système d'injustice et de rapacité [1].

Les lois intérieures d'un peuple, quelles qu'elles soient, ne doivent jamais être appliquées aux étrangers. Les sujets du législateur ont intérêt à s'y soumettre, encore qu'elles soient injustes sous certains rapports, parce qu'elles peuvent être dans l'intérêt de la nation entière. Les dispositions qui nous occupent sont de cette nature. Les souverains ont pensé qu'il était nécessaire d'encourager leurs sujets à faire la course, et par conséquent de leur accorder toutes les occasions possibles de faire du butin, de s'enrichir; ils ont le droit de spolier leurs propres sujets, pour récompenser ceux qui secondent leurs opérations militaires et servent d'auxiliaires à la marine de guerre, de la même manière qu'ils peuvent lever des impôts pour solder et entretenir leur flotte. La nation entière profite de l'affaiblissement de l'ennemi et de la victoire. Mais un belligérant n'a pas le droit de lever des contributions sur un État étranger, pour parvenir à soutenir la guerre, et on ne saurait admettre qu'il eût le pouvoir de livrer les navires neutres en proie à ses corsaires, pour exciter leur ardeur et récompenser les services qu'ils rendent à son pays. Ces lois, malgré toutes les déclarations de leurs auteurs, ne peuvent donc être appli-

[1] « On vante l'humanité des puissances de l'Europe, qui ont aboli le droit de naufrage; mais le droit de recousse est pour le moins ainsi cruel, sans être plus philosophique..... » Solicoffre, *Mémoire contre le droit de recousse*, inséré par extrait dans les Mémoires politiques de Linguet, t. VI, p. 115. Voyez aussi de Martens, *Essai sur les armateurs*, les prises et surtout les reprises, ch. III, § 44, et surtout la note P, p. 128.

quées aux navires neutres saisis et repris ; tenter de faire cette application, c'est se rendre coupable d'un attentat que les nations ne doivent jamais laisser impuni, parce qu'il détruit leur dignité et leur indépendance.

§ II. — DES REPRISES D'APRÈS LES AUTEURS.

Presque tous les publicistes qui ont parlé de reprises, ont suivi la voie tracée par les lois intérieures des nations, les ont commentées comme si elles étaient réellement des lois internationales. Deux seulement, de Martens et Massé [1], protestent contre l'usage établi. Le premier émet son opinion personnelle contre cet usage, prouve qu'il est contraire aux principes du droit naturel, puis, ne voulant pas faire un travail purement théorique et sans utilité, il rentre dans ce qu'il appelle le droit positif, c'est-à-dire dans l'usage [2]. Tous les autres non-seulement acceptent cette législation inique et barbare, mais semblent l'approuver et la trouver juste. Tous cependant posent en principe que, pour appliquer la loi intérieure des reprises aux navires neutres saisis par l'ennemi et recous, il est nécessaire que cette saisie soit légitime. Cette restriction importante, si elle était soutenue et admise, enlèverait à l'usage que je combats une partie de son injustice et le rapprocherait des principes du droit international.

La plupart des auteurs ont commis la confusion que j'ai signalée dans les lois intérieures, ou du moins ne se sont pas assez appliqués à rechercher la différence immense existante

[1] De Martens, *Essai sur les armateurs*, les prises et surtout les reprises. Cet ouvrage remarquable est celui qui, à mon avis, a traité le plus complétement la question des *reprises*; j'ai eu souvent occasion de le citer; le 3e chapitre est en entier consacré à cette partie du droit. Massé, *Droit commercial*, liv. II, tit. II, ch. II, sect. III, § 6.

[2] « ... Et quoiqu'il est à prévoir que l'on ne quittera jamais en Europe un usage que la politique a introduit une fois, je me permettrai d'exposer en abrégé les arguments du principe opposé ; mais sans doute, dans la suite, on les prendra pour base, afin de ne pas tomber dans une théorie infructueuse... » De Martens, *Essai*, ch. III, § 44.

entre le bâtiment belligérant pris par l'ennemi et repris par ses concitoyens, et le navire neutre saisi par une des parties en guerre et recous par l'autre. Prenant pour guide la loi romaine, dont le principe est que le droit de la guerre donne la pleine propriété des biens enlevés à l'ennemi, ils l'ont appliqué au neutre comme au sujet de la puissance ennemie. Grotius adopte ce principe à l'égard des navires pris, et déclare le propriétaire dépouillé par la capture, dès qu'il a perdu tout espoir fondé de recouvrer sa chose: dès par conséquent que le bâtiment capturé a été mis en sûreté, soit dans un des ports du capteur, soit au milieu d'une flotte [1]. Bynkershoek suit complétement cette opinion [2]; Vattel et Puffendorf se bornent à la reproduire [3]; tous sont d'accord sur ces deux principes : *quod occupatio bellica sit modus acquirendi dominium*, et que le bâtiment est acquis au capteur dès qu'il est mis en sureté. La conséquence de cette doctrine est que le bâtiment repris, étant réellement une propriété ennemie, doit appartenir au repreneur. C'est, comme on le voit, le système du consulat de la mer; mais ce système, juste en ce qui concerne le navire belligérant, ne l'est pas lorsqu'il est question du neutre; c'est ce que les auteurs que je viens de citer n'ont pas aperçu, ou qu'ils n'ont pas voulu soutenir.

Valin, après avoir rapporté le texte de la loi française et beaucoup loué, selon son habitude, la sagesse de ses dispositions en ce qui concerne la recousse des navires nationaux [4],

[1] *De jure belli et pacis*, lib. III, cap. v, § 3.

[2] Bynkersboek, *Quæst. jur. publ.*, lib. I, cap. iv.

[3] Vattel, l. II, liv. III, ch. ix, §§ 13 et 24; Puffendorf, liv. IV, ch. vi, § 12. Ce dernier auteur ne considère cependant le propriétaire comme complétement dépouillé de son droit que lorsque toutes ses prétentions ont été éteintes par un traité de paix; jusque-là il lui conserve un droit à la propriété dont il est dépouillé de fait. Voyez aussi Zoucheus, *De jure feciali*, part. II, sect. VIII, quæst. 1; Loccenius, *De jure marit.*, lib. II, cap. iv, § 4; da Luca, *Del credito*, disc. 4, n° 9.

[4] « Le délai de vingt-quatre heures, adopté par l'ordonnance de 1584 et par l'art. 8 de notre ordonnance de la marine, et passé lequel la prise par recousse est bonne pour le tout, et exclut la réclamation du navire pris et repris, ne peut être regardé que comme un sage règlement...» *Traité des prises*, ch. vi, sect. I, § 4. Plus loin et dans le même chapitre, l'auteur, en parlant de la règle du consulat de la mer, ajoute : « Mais cela a été sujet à inconvénient, comme très-capable de refroi-

aborde la question de la reprise des bâtiments neutres par les bâtiments de guerre ou les corsaires français. Mais il va beaucoup plus loin; il soutient que le bénéfice des vingt-quatre heures n'est même pas applicable aux navires neutres, lorsque la saisie étant légitime, c'est-à-dire fondée sur une violation des devoirs de la neutralité, devait entraîner la confiscation; dans ce cas, il considère les navires comme appartenant déjà irrévocablement à l'ennemi, comme une propriété de l'ennemi; ce n'est plus dès lors une reprise, mais une prise simple, qui doit toujours être adjugée au croiseur, sans avoir égard à la règle des vingt-quatre heures, sans faire attention si le preneur est bâtiment de guerre ou armateur[1]. L'auteur ne cherche pas à discuter son opinion; il ne peut s'appuyer que sur le silence de l'article 8 de l'ordonnance de 1681, qui ne parle que des bâtiments français repris sur l'ennemi par des croiseurs français. Il me paraît inutile de combattre cette interprétation, qui n'a jamais été adoptée en France, et se trouve d'ailleurs réfutée par ce qui précède.

Valin admet cependant une restriction de fait à son opinion, pour le cas où la cause légitime de saisie serait la tentative, faite par le neutre, d'apporter en France des objets de contrebande; protégé par cette circonstance atténuante, le neutre aurait droit à l'application des dispositions de la loi française, c'est-à-dire de la règle des vingt-quatre heures. L'auteur, examinant ensuite le cas où la saisie du bâtiment neutre n'était pas légitime, où par conséquent on doit présumer qu'elle aurait été annulée par le tribunal des prises du capteur, veut que le navire neutre et sa cargaison soient rendus à la liberté,

dir l'ardeur des armateurs pour la course, qui, en effet, ne se porteraient pas volontiers à la recousse, au risque de se faire prendre eux-mêmes, *si l'appât du gain* ne les engageait à surmonter cette crainte; c'est bien assez que leur récompense soit bornée au tiers de la prise, si la recousse est faite avant les vingt-quatre heures. Ainsi notre ordonnance est souverainement juste. »

[1] « ... Comme, dans cette hypothèse, la prise faite par l'ennemi était bonne et sans retour, ce ne serait pas le cas de la réclamation de la part de ce neutre qui, dès l'instant de la prise, avait perdu tout le droit qu'il avait dans le navire et dans les effets de son chargement. » Valin, *ubi sup.*, § 11.

et exempts de tout de recousse, sans avoir égard au temps pendant lequel ils sont restés au pouvoir de l'ennemi, ni à la qualité du repreneur, qu'il soit corsaire ou bâtiment de guerre. Le motif de sa décision est que la saisie, dans ce cas, est, de la part du belligérant, un acte de piraterie que le repreneur ne doit pas imiter.

Azuni s'est occupé des reprises, en ce qui concerne les navires belligérants pris par l'ennemi et repris par leurs concitoyens; quant à la recousse des bâtiments neutres, il s'est borné à rappeler tous les traités conclus par les puissances entre elles sur la matière, sans exprimer un avis personnel [1]. Au reste, il adopte, en partie du moins, l'opinion de Valin; pour que la reprise puisse être adjugée au croiseur qui l'a faite, il exige que la saisie soit légitime; parce que, si le belligérant saisissant a agi contre les lois de la guerre, la possession de plus de vingt-quatre heures ne peut lui donner aucun droit sur le navire neutre. Cependant Azuni n'est pas complétement d'accord avec le commentateur de la loi française, puisque, dans le cas même où la saisie est illégitime, il accorde au repreneur un tiers de la valeur pour droit de recousse [2]. Il me paraît impossible de concilier ces deux avis opposés; en effet, si la reprise est entachée du vice de nullité qui frappait la saisie, il est impossible que le repreneur puisse réclamer aucun droit sur le navire neutre. Le belligérant qui enlève à son ennemi le bâtiment, ne peut s'em-

[1] *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. IV, art. 5.

[2] « Pour que la prise soit légitime, il faut que la première prise ait été de nature à être déclarée valable, parce que, si le premier preneur avait agi contre les droits de la guerre, la possession de plus de vingt-quatre heures ne serait pas pour lui un titre de propriété, et par conséquent celui qui aurait fait la recousse ne pourrait prétendre autre chose *que le droit de recouvrement dont nous avons parlé plus haut...* » Azuni, *loc. cit.*, § 6. Le sens que l'auteur attache à ces mots : *le droit de recouvrement*, se trouve fixé par ce qui précède, et surtout par la note dans laquelle il cite le jugement rendu par le conseil des prises français, en 1757, dans l'affaire de la barque *la Victoire*, reprise par un corsaire français sur un anglais qui l'avait enlevée sous la portée du canon de Majorque. La sentence, considérant la prise comme illégitime, ordonna la restitution de la barque aux premiers propriétaires, sans déduction d'un tiers pour droit de recousse.

parer que de ce qui appartenait à cet ennemi; or, ce dernier n'avait, en réalité, aucun droit sur le neutre, saisi contrairement aux lois internationales; le repreneur ne peut donc avoir aucun droit. Il est impossible de lui allouer, selon sa qualité de vaisseau de guerre ou de corsaire, le dixième ou le tiers de la valeur des objets repris. La base fondamentale de la question est ce principe : sans prise, il ne peut y avoir recousse; or, dans l'espèce, il n'y avait pas de prise.

Massé, après avoir exposé le système résultant du droit naturel, qui consiste à restituer le navire neutre à son propriétaire, et celui adopté par les peuples maritimes, n'hésite pas à déclarer que, dans son opinion, le premier aurait dû prévaloir. Il regarde que la prise faite même sur l'ennemi ne confère qu'une possession de fait, et non un droit de propriété, et qu'il importe peu que le navire pris soit resté vingt-quatre heures entre les mains du capteur, et même ait été conduit dans ses ports, *intra præsidia;* le droit de propriété ne s'éteint que par la signature du traité de paix qui consacre la renonciation à toute réclamation, la cession de tous les droits du propriétaire, et la reconnaissance des droits du capteur sur l'objet pris. Revenant de la théorie à le pratique, de la loi primitive à l'usage des peuples, Massé pose en principe que la reprise ne peut conférer de droit à son auteur qu'autant que la prise était légitime et de nature à être déclarée valable ; si la prise était nulle ou annulable, le repreneur doit restituer le navire et sa cargaison au propriétaire, sans pouvoir exiger autre chose que le remboursement des frais et des dépenses occasionnés par la recousse [1]. L'auteur cite à l'appui de son opinion l'autorité d'Azuni; je crois qu'il s'est trompé sur la portée des expressions employées par le magistrat italien, qui, en cas de recousse d'un navire pris illégitimement, dit que le repre-

[1] « Si donc la prise est nulle ou annulable, il en est de même de la reprise, et celui qui l'a faite doit la restituer au propriétaire, sans pouvoir y prétendre autre chose que le recouvrement des frais et des dépenses que la reprise a occasionnées. » Massé, *Droit commercial*, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 6, n° 429.

neur ne peut prétendre à autre chose : *qu'au droit de recouvrement dont nous avons parlé plus haut.* Dans l'esprit d'Azuni, le droit de recouvrement est le droit du tiers, si la recousse a été faite par un corsaire, et du dixième, si elle est l'œuvre d'un vaisseau de guerre ; et non, comme semble le croire Massé, le simple remboursement des frais occasionnés par la reprise.

Un autre publiciste, dont l'opinion doit avoir un très-grand poids dans cette matière, avait, avant Massé, développé la même opinion : de Martens considère que la prise n'est pas translative de la propriété ; c'est un fait, et non un droit ; le traité qui met fin à la guerre peut seul opérer cette translation ; jusqu'à sa conclusion, le capteur détient le bâtiment, en dispose même, mais n'est pas propriétaire d'après la loi primitive. Cette opinion développée, l'auteur examine la coutume des nations, et soutient que le repreneur ne peut réclamer la propriété totale ou partielle du navire recous, qu'autant que la prise elle-même était légitime et valable ; que, dans le cas contraire, il doit restituer intégralement le navire et la cargaison au propriétaire, sans même pouvoir réclamer aucun droit de recousse [1].

Ces quatre derniers publicistes sont d'accord sur ce point, que, pour que la recousse profite au croiseur qui l'a faite, il faut que la saisie première soit légitime : nous arrivons donc forcément à dire que les tribunaux du souverain repreneur devront statuer non-seulement sur la reprise, mais encore sur la saisie primitive. Dans ce cas, quelle loi devront-ils appliquer au neutre? celle du saisissant ou celle de leur propre pays? Cette question seule montre combien l'opinion généralement admise, et l'usage, sont contraires aux règles de la raison. En effet, on ne saurait admettre que la première sai-

[1] « S'il n'y avait aucun motif solide pour l'armateur ennemi d'arrêter le navire neutre, cette prise, qui n'aurait pu lui être adjugée, mais que notre ennemi même aurait dû restituer au propriétaire, doit être rendue sur-le-champ par le repreneur; alors la saisie est nulle. Le repreneur n'a même aucun sauvement à réclamer; sans lui, la prise aurait été restituée par sentence. » De Martens, *Essai sur les armateurs*, les prises et surtout les reprises, ch. III, § 52.

sie soit jugée d'après des lois étrangères, et à celui qui l'a pratiquée et à celui sur lequel elle a été faite; et, d'un autre côté, il est impossible d'admettre que les juges de la nation belligérante aillent chercher les dispositions de la loi de leur ennemi, pour les appliquer aux neutres, à leurs amis.

De Martens a prévu cette difficulté; il veut que ni l'une ni l'autre de ces législations ne puisse être invoquée contre le neutre, et que la sentence soit prononcée d'après les principes du droit des gens universel, c'est-à-dire primitif, et d'après les traités existants[1]. Si on adopte cette solution, et que la loi naturelle soit seule applicable, une nouvelle difficulté s'élève. Le neutre avait violé ses devoirs envers l'un des belligérants, c'est par cette raison que l'offensé a saisi le navire; d'après les principes de la loi internationale, le navire ou les objets saisis étaient confiscables; mais ils sont recous par l'autre belligérant, c'est ce dernier qui doit statuer. Or, la faute commise par le neutre ne lésait en rien le repreneur; non-seulement elle ne blessait pas ses droits, mois encore elle avait pour but de le favoriser, de lui apporter des munitions de guerre, de ravitailler un de ses ports bloqués, etc.; comment pourra-t-il prononcer la confiscation d'un navire ami, qui n'est coupable que pour l'avoir favorisé, qui n'a manqué à ses devoirs et offensé l'ennemi, que pour lui procurer, à lui repreneur, des forces nouvelles? Cela est impossible, car cela serait contraire à toutes les règles de la justice et de l'équité.

De Martens commet encore une erreur; le belligérant repreneur n'a pas à juger la saisie, mais seulement la reprise, et elle doit être jugée d'après les règles du droit primitif. Ces règles, je les ai déjà énoncées : c'est que le repreneur ne peut

[1] « Mais d'après quelles lois et quels principes doit-on alors juger si un navire était confiscable ou non? est-ce d'après les règlements et les principes qu'on suit dans les tribunaux du souverain du capteur, ou d'après ce qui s'observe dans les tribunaux du souverain du repreneur? Cette question me paraît des plus douteuses, et de là tant de décisions variées; je crois que ni l'une ni l'autre loi, mais les principes du droit des gens universel et les traités, devraient décider. » De Martens, *Essai sur les armateurs*, les prises et surtout les reprises, *loc. cit.*

acquérir que les droits appartenant à son ennemi; que la propriété ne reposait pas encore sur la tête de son ennemi; que, par conséquent, la recousse ne peut pas la lui transmettre. Ces règles veulent que le navire neutre soit immédiatement mis en liberté.

A l'égard des traités, si on voulait les invoquer pour juger la saisie première, il s'élèverait la même question qui a fait rejeter les lois particulières. Quels traités devrait-on appliquer? ceux entre le neutre et le saisissant, ou bien ceux entre le neutre et le repreneur? La réponse serait la même : ce mode de solution ne peut donc être adopté.

Enfin je dois rappeler une observation que j'ai déjà faite et développée, mais qui n'a frappé aucun des auteurs : c'est que, le plus souvent, les navires neutres ne sont arrêtés que par suite de la saisie d'une partie même minime de leur chargement. Comment, dans ce cas, pourrait-on leur appliquer les opinions que je viens de rapporter et de combattre? Comment le navire et la cargaison entière pourront-ils être frappés de confiscation, ou même du droit du tiers? Cela est impossible en équité, et cependant les faits et l'usage l'ont consacré.

§ III. — DES REPRISES D'APRÈS LE DROIT SECONDAIRE.

Il n'est pas de manière dans laquelle le droit secondaire se soit aussi complètement écarté de la loi primitive, dans laquelle il ait violé cette loi d'une manière plus complète. La loi divine veut que le navire neutre saisi par un belligérant, et repris par l'autre avant le jugement de validité de saisie, soit restitué à son propriétaire neutre, sans aucune réduction, sans aucune condition; la loi humaine a décidé, au contraire, que ce bâtiment neutre serait nécessairement confisqué, au moins en partie, au profit du repreneur; et que, dans la plupart des cas, la confiscation serait complète, au préjudice du propriétaire, auquel cependant on donne le nom d'ami. De Martens paraît avoir eu l'intention de rechercher la cause de cette ano-

malie; cependant il n'a pas rempli complétement cette tâche, que je regarde comme un devoir [1].

Cette cause est double; elle est celle que j'ai dû signaler souvent comme l'origine de toutes les injustices, de tous les abus commis par les belligérants contre les neutres : c'est cette basse jalousie mercantile, et le désir effréné d'encourager la course maritime, par l'appât du gain et d'un butin facile, aux dépens des neutres, et, dans le cas qui nous occupe, aux dépens des sujets mêmes du belligérant. Il est facile de comprendre que les lois particulières aient commis cette iniquité; mais il me semble plus difficile d'expliquer que des traités publics l'aient sanctionnée. Sans doute, comme le fait remarquer l'auteur de l'*Essai sur les armateurs*, il était important de fixer cette matière par des actes solennels, parce que, s'étant éloignés de la seule base de tout droit international, les souverains n'avaient plus aucune règle, et que chacun d'eux devait juger à sa manière, et suivant son intérêt du moment, comme il arrive toujours, lorsque l'on perd de vue les préceptes de la loi divine.

La plupart des traités qui se sont occupés des reprises ont pris pour base de décision le système nouveau, c'est-à-dire celui qui règle les droits du repreneur d'après le temps pendant lequel l'ennemi est resté en possession du navire saisi. Cette limite arbitraire et de convention, n'étant assise sur aucun principe, varie chez chaque nation; et souvent chez le même peuple on trouve des différences essentielles, suivant les volontés ou les usages différents des nations avec lesquelles il a contracté. Ces variations me portent à suivre la marche adoptée par de Martens, qui consiste à indiquer les traités existants chez chacune des nations maritimes.

Avant de commencer cette espèce d'énumération, je ferai remarquer que les nations qui ne sont pas liées par de semblables traités, ne sont nullement tenues de se conformer au prétendu usage que je combats; elles peuvent invoquer les

[1] Voyez *Essai sur les armateurs*, ch. III, § 55.

règles du seul droit réellement international, du droit primitif. A cet égard, je ne saurais me ranger de l'avis de de Martens, et admettre qu'un consentement tacite, manifesté par des actes, suffit pour obliger le peuple qui s'est soumis une fois à se soumettre encore, et toujours sans doute, à la coutume admise et reconnue par les autres nations [1]. Le consentement tacite, même manifesté par des actes, quelque temps qu'il ait duré, ne peut avoir pour résultat d'engager un peuple indépendant. Entre nations, il n'existe ni présomption ni prescription; il n'y a, il ne peut y avoir que des conventions égales et solennelles.

La France n'a statué sur le sort des reprises qu'avec deux nations, l'Angleterre et la Hollande, et, dans les deux traités par elle conclus sur ce point, elle a fait adopter en entier le système de ses lois intérieures [2]. Lorsque la recousse faite par un corsaire a eu lieu dans les vingt-quatre heures de la prise, le navire et sa cargaison sont remis au propriétaire, sous la retenue du tiers de la valeur pour droit de reprise; si elle a été faite après l'expiration de ce délai, la prise entière est adjugée au repreneur. Si ce dernier est un vaisseau de guerre, le droit de recousse est d'un trentième dans le premier cas, et d'un dixième dans le second. Les traités récemment conclus par cette puissance, soit avec les nations européennes, soit avec les nouveaux États de l'Amérique, ne contiennent aucune stipulation sur cette question. Pendant la guerre de l'indépendance américaine, le conseil des prises français appliqua aux reprises espagnoles la loi française, et les traita comme si elles eussent appartenu à des nationaux.

[1] « Un consentement tacite même peut être manifesté par des actions qui en font preuve. » De Martens, *loc. cit.*, § 55.

[2] Voyez les traités de 1781 avec la Hollande (de Martens, *Recueil*, t. II, p. 127), et de 1786 avec l'Angleterre (même recueil, t. II, p. 680). Entre la signature et la ratification du premier de ces traités (du 1er au 27 mai 1781), la France fit la reprise d'une flotte marchande hollandaise, dont les Anglais s'étaient emparés en même temps que de l'île Saint-Eustache. Ces navires furent confisqués au profit des repreneurs, sous divers prétextes, et notamment parce que, dit la sentence, les lois n'avaient pas d'effet rétroactif en France.

Outre les conventions qui la lient avec la France, l'Angleterre a conclu des traités relatifs aux prises avec la Hollande [1]; mais ces actes, faits en vue d'une alliance étroite et d'une guerre commune, n'ont pas dû avoir de durée au delà de ces guerres. Ils portaient que la reprise, faite par un bâtiment de guerre, donnerait droit à un droit de recousse d'un huitième de la valeur du navire et de la cargaison, quel que fût le temps qu'il fût resté aux mains de l'ennemi, pourvu qu'il n'ait pas été conduit en lieu de sûreté (*intra præsidia*). Si la recousse était faite par un corsaire, la loi anglaise était adoptée; le droit du repreneur variait suivant la durée de la détention, mais n'excédait jamais moitié [2]. Toutes les fois que la prise avait été mise en lieu de sûreté, quel que fût le repreneur, la propriété entière lui était adjugée. Il n'existe pas de traité spécial sur la question entre la Grande-Bretagne et le Portugal; cependant, par ceux de 1654 et de 1793, la première de ces deux puissances s'engage à faire tous ses efforts, pour reprendre les parties du territoire portugais qui pourraient tomber aux mains de l'ennemi [3]. Ces conventions, faites en vue d'une guerre commune, n'ont aucun rapport avec les reprises maritimes, pour le cas où l'une des deux puissances se trouverait engagée dans une guerre, tandis que l'autre resterait neutre.

La Grande-Bretagne se trouvait dans la même position, à l'égard de l'Espagne, jusqu'en 1814. Le traité de 1667, renouvelé par celui de 1713, porte que les deux parties s'accordent réciproquement et à leurs sujets, pour leurs personnes et pour leurs biens, les mêmes priviléges et avantages qui sont et pourront être accordés à la Hollande, aux villes anséatiques,

[1] Voyez la fameuse convention de 1689, Dumont, *Corps diplomatique*, t. VII, part. II, p. 301.

[2] Ce droit est d'un cinquième si la reprise a lieu dans les quarante-huit heures de la prise; un tiers, si elle est faite entre quarante-huit et quatre-vingt-seize heures; enfin moitié, si la possession de l'ennemi a dépassé ce terme.

[3] Voyez les traités de 1654 et 1701, Dumont, t. VI, part. II, p. 82, et t. VIII, part. I, p. 127, et celui du 26 septembre 1793, de Martens, *Recueil*, t. V, p. 210.

ou à quelque autre État que ce soit [1]. L'Espagne, par les conventions de 1676 avec la Hollande [2], de 1725 avec l'Empire [3], et de 1782 avec la Turquie, ayant stipulé la restitution des reprises, semblerait devoir être tenue d'accorder la même faveur à l'Angleterre. D'un autre côté, le traité d'alliance conclu entre les deux puissances, le 15 mai 1793, contient l'engagement de faire cause commune dans la guerre, de protéger les vaisseaux réciproques, et de se porter secours mutuellement, lorsqu'elles seront attaquées par terre ou par mer [4]. Malgré ces trois actes solennels, je ne crois pas que l'on puisse considérer les deux nations comme ayant réglé la restitution des reprises. Les deux premiers sont seulement relatifs aux avantages commerciaux qui pourraient être accodés aux autres nations ; quant au troisième, il ne concerne que les opérations d'une guerre commune. C'est ainsi que l'Angleterre elle-même a interprété les conventions de 1667 et 1713, par la sentence de confiscation prononcée, le 14 avril 1793, contre le navire espagnol *le San-Jago*, repris sur un corsaire français par un vaisseau de guerre anglais [5].

Le traité du 5 février 1814 [6] a complétement réglé la ques-

[1] Voyez traité de 1667, Dumont, t, VII, part. I, p. 32, et celui du 9 septembre 1713, même recueil, t. VIII, part. I, p. 127.

[2] La déclaration du 25 novembre 1676, à laquelle je donne ici le nom de traité, parce qu'elle en a tous les caractères, et que les parties lui en ont attribué les effets, fut convenue pour expliquer le traité de marine de 1650, et celui d'alliance du mois de mars 1676; elle se trouve à la suite de ce dernier, dans Dumont, t. VII, part. I, p. 321.

[3] Voyez le traité du 1er mai 1725, art. 43, Dumont, t. VIII, part. II, p. 218.

[4] Traité du 15 mai 1793, de Martens, *Recueil*, t. V, p. 150.

[5] Le navire espagnol à registre, *le San-Jago*, richement chargé, fut pris par un corsaire français le 5 avril 1793, et repris le 14 par un bâtiment de guerre anglais; l'Espagne réclama la remise du navire et de sa cargaison. La cour d'amirauté anglaise l'adjugea au repreneur, à moins, dit la sentence, que le roi d'Espagne ne prenne l'engagement de rendre à l'avenir aux sujets anglais les navires par lui repris sur les ennemis de l'Angleterre. Ce jugement, rapporté dans le *Public advertiser*, 1793, est, comme le fait remarquer de Martens, rempli de sarcasmes contre la prétention du gouvernement espagnol.

[6] Ce traité a été conclu spécialement pour régler les droits des deux nations sur

tion des reprises entre l'Angleterre et l'Espagne; il repose sur le principe de la restitution du navire repris, moyennant un droit de recousse, fixé à un huitième de la valeur si la reprise a été faite par un bâtiment de guerre, et à un sixième si elle est l'œuvre d'un corsaire, ou d'un bâtiment de guerre et d'un corsaire réunis. La restitution a lieu sans aucun égard au temps pendant lequel le navire est resté entre les mains de l'ennemi, ni même à la circonstance qu'il aurait été conduit dans un des ports du capteur.

Le traité va même plus loin : il veut que le navire pris, condamné par le tribunal compétent, et repris sur celui qui l'a acheté, soit restitué au précédent propriétaire. L'application de cette disposition rencontrerait de très-grandes difficultés. En effet, le bâtiment ainsi confisqué par une sentence légitime peut avoir été acheté de bonne foi par un tiers neutre, qui se trouverait ainsi dépouillé de sa propriété par la reprise. Une seule exception à ce principe est admise par la convention : le navire pris, armé par le capteur, et mis à la mer pour faire la course ou la guerre directe, s'il est repris, est acquis en entier au repreneur, sans que l'ancien propriétaire puisse rien réclamer.

Ce traité, comme on le voit, est le plus libéral de tous ceux qui existent. Sans doute, il n'est pas encore complétement conforme au droit primitif, puisqu'il consacre un droit de recousse; cependant on remarquera que ce droit est plus modéré que ceux exigés par les autres peuples. Quant à la difficulté d'exécution que j'ai signalée, elle aurait pour effet d'empêcher les neutres de se rendre acquéreurs des prises pendant tout le temps que dureraient les hostilités. Malgré ces imperfections graves, ou plutôt ces violations de la loi naturelle, la convention de 1814 est celle qui s'écarte le moins de cette loi; elle constate un grand progrès; je regarderais comme heureuse, au moins pour un temps, l'adoption de ces bases par toutes les nations maritimes. Car je ne doute pas

les reprises; il est rapporté par Murhard, continuateur du *Recueil* de de Martens. *Nouveaux suppléments*, t. II, p. 240. Il se rapproche beaucoup du droit primitif.

que les souverains et les peuples, mieux éclairés sur leurs droits et sur leurs devoirs, arrivent un jour à consacrer sur cette question, comme sur toutes celles que j'ai eu à traiter, des dispositions conformes au droit primitif.

L'Espagne a conclu avec la Hollande un traité en 1678, et un autre avec l'Autriche en 1725, pour régler les reprises; tous deux allouent au repreneur un droit de recousse fixé à un cinquième de la valeur du navire et de la cargaison, lorsque la reprise est faite dans les quarante-huit heures de la capture, un tiers lorsqu'elle a lieu dans les quatre-vingt-seize heures, enfin moitié lorsque l'ennemi est resté plus longtemps en possession. Nous venons de parler des traités existaut sur ce point entre cette puissance, la France et l'Angleterre.

Outre les conventions déjà signalées, conclues avec la France et la Grande-Bretagne, la Hollande n'a rien réglé sur les reprises avec les nations européennes; dans le traité de 1782 avec les États-Unis d'Amérique, elle a adopté le système français, et fixé le droit de recousse à un tiers, lorsque la reprise est faite par un corsaire dans les vingt-quatre heures; après ce délai, le navire appartient en entier au repreneur. Le bâtiment de guerre n'a droit qu'à un trentième pour droit de la recousse faite dans les vingt-quatre heures, et à un dixième lorsqu'elle a eu lieu après l'expiration de ce temps [1].

De Martens examine la double question de savoir si le traité conclu par la Hollande avec l'Angleterre, en 1667, pour vingt-quatre années, et non renouvelé depuis, est encore en vigueur, et si cet acte était applicable aux reprises. Sur le premier point, il me paraît évident qu'un traité de cette nature n'a de valeur, au delà du terme fixé, qu'autant que son existence a été prolongée par une convention expresse, et ne peut être réputé renouvelé tacitement. Au reste, je ne pense pas que ce traité ait jamais pu être regardé comme statuant sur les reprises; les articles 27 et 29 n'ont d'autre but que de faire

[1] De Martens, *Recueil*, t. II, p. 325.

statuer sur les prises directes, par des juges impartiaux et d'après le droit et l'équité [1].

Le Danemark n'a conclu de conventions sur les reprises maritimes avec aucune des grandes puissances; le traité de 1789 avec la république de Gênes avait réglé cette question d'une manière très-remarquable; c'est le seul qui ait consacré complétement les règles du droit primitif. Il veut que tout navire neutre, saisi par un belligérant et repris en mer par l'ennemi du saisissant, soit remis en liberté immédiate, et laissé maître de continuer son voyage, *sous quelque prétexte que la saisie ait été pratiquée*, et sans qu'il y ait lieu d'accorder aucune rétribution au bâtiment repreneur [2]. Je me joindrais volontiers à l'exclamation de de Martens : *Plût au ciel que cette saine philosophie fût celle de toutes les lois et de tous les traités* [3]. Si le traité anglo-espagnol de 1814 est un progrès sur la coutume actuellement existante, la convention danoise est réellement le but définitif; elle est le véritable type dont toutes les notions doivent tendre à se rapprocher. Les États-

[1] Le traité du 2 octobre 1679 est rapporté par Dumont, t. VII, part. I, p. 432. Voyez aussi de Martens, *Essai sur les armateurs*, chap. III, § 67.

[2] La base de ce traité se trouve dans celui de 1756, qui fut confirmé et développé le 30 juillet 1789. Ce dernier est rapporté par de Martens, t. IV, p. 438. L'article 11 tout entier mérite d'être pris pour modèle par les puissances qui désirent réellement établir la liberté des mers; il serait trop long de le rapporter en entier. Le paragraphe ultième, le seul qui concerne les reprises, est ainsi conçu : « Les encouragements que les ordonnances de course de celle des deux parties contractantes qui est devenue belligérante pourront accorder aux équipages de ses vaisseaux de guerre et à ses sujets qui auront armé en course pour la reprise ou recousse des bâtiments propres qui auront été pris par les ennemis, ne pourront, en aucun cas, être appliqués aux bâtiments marchands de l'autre puissance, qui est restée neutre; de manière que si un tel bâtiment marchand neutre, qui avait été arrêté en mer par un vaisseau de guerre ou un corsaire, fût recous ou repris par un vaisseau de guerre ou un armateur de la partie contractante qui est en guerre contre la nation du premier capteur, ce bâtiment sera incontinent remis en liberté pour continuer son voyage, sous quelque prétexte que ce soit qu'il ait été détenu en premier lieu, et sans que le libérateur puisse prétendre à aucune rétribution ou part dans le bâtiment ou sa cargaison, qu'il ait été plus ou moins longtemps au pouvoir du premier capteur, puisque aucun bâtiment neutre ne peut être considéré comme prise avant qu'il soit légitimement condamné dans un tribunal d'amirauté. »

[3] *Essai sur les armateurs*, etc., ch. III, § 69.

Unis d'Amérique, dans le traité conclu en 1783 avec la Suède, ont stipulé que les navires neutres repris sur l'ennemi par l'une des deux puissances, seraient restitués en entier au propriétaire neutre. Cette disposition générale, et sans aucune espèce d'explication, comprend tous les cas de reprise, et repousse tout droit de recousse : elle est, par conséquent, conforme au droit primitif [1].

Les autres peuples n'ont conclu aucun traité sur les reprises ; on ne peut, en effet, considérer, comme s'appliquant à cette matière, la convention entre la Suède et les Deux-Siciles, stipulant que les prises faites sur l'un des deux contractants engagés dans la guerre, et conduites dans les ports de l'autre, seront enlevées, relâchées et rendues au propriétaire, autant que le permettront les devoirs de la neutralité [2]. La neutralité ne pouvant, ainsi que je l'ai expliqué, permettre l'exercice d'un pareil droit que dans des cas très-rares, tels que la violation du territoire, l'absence de lettres de marque, etc., etc., il faut, d'ailleurs, remarquer que, dans ce cas, la restitution est de droit, et que, par conséquent, la stipulation dont il s'agit est complétement inutile.

Il est nécessaire d'examiner la portée réelle que peuvent avoir, sur la question des reprises, les clauses insérées dans la plupart des traités de paix, d'alliance et de commerce : *d'être traité comme la nation la plus favorisée*, *ou même comme les sujets propres de la nation cocontractante.*

La première de ces deux stipulations est devenue en quelque sorte banale, puisqu'elle se trouve dans presque tous les traités; elle ne saurait s'appliquer qu'aux avantages qui sont accordés, ou qui pourraient l'être par la suite, sur les points réglés par le traité même ; le plus souvent, elle porte en elle-même son application particulière et spéciale à certains

[1] Ce traité est rapporté dans Acts of the 1 congress. 2e sess., p. 284, et par de Martens, t. III, p. 565.

[2] Traité de 1742, entre la Suède et Naples. Voyez Wenck, *Codex jur. pub.*, t. II, p. 100. Le traité de 1783, entre la Suède et les États-Unis, contient la même stipulation.

points déterminés, à des droits de douane, à des prohibitions ou restrictions de commerce, etc.; alors elle est étroitement limitée aux cas prévus; on ne saurait l'étendre à tous les avantages quelconques qui peuvent être accordés à une nation. S'il en était autrement, les traités, comme le fait observer avec raison de Martens, pourraient se réduire à cette seule phrase; il suffirait à chaque nation d'en avoir un seul pour servir de type à tous les autres [1]. Les peuples qui n'ont pas de stipulations spéciales sur les reprises, ne peuvent donc pas se prévaloir de cette clause, pour prétendre être traités de la même manière que ceux qui ont pris des précautions plus complètes.

Ce que je viens de dire s'applique également à la convention d'être traités comme les sujets mêmes de l'État avec lequel on contracte; cette clause ne peut être applicable à la question qui nous occupe; elle ne peut, en effet, même quand ses termes sont vagues et généraux, s'étendre à des objets laissés complétement en dehors du traité. En général, elle ne s'entend et ne peut s'entendre que de la permission de s'établir, pour le commerce ou autrement, sur le territoire, d'acquérir des immeubles; ou elle s'applique aux droits et impôts à payer, au pouvoir de disposer des biens par donation ou par testament, de recueillir les successions, etc., etc. Si cette clause avait une portée générale et absolue, l'étranger devrait le service militaire, il aurait droit aux emplois, aux honneurs, etc., etc. Mais il n'en est rien, et aucune nation n'a cherché à donner une semblable extension à cette stipulation. Il résulte de là qu'elle ne peut s'appliquer aux reprises.

Quel doit être l'effet des traités de neutralité armée sur la reprise des navires appartenant à l'une des puissances coalisées, saisis par l'un des belligérants et repris par l'un des membres de l'association? Les neutralités armées de 1780 et de 1800 ont été formées, non pour les guerres spéciales qui trou-

[1] Voyez *Essai sur les armateurs*, etc., ch. III, § 57.

blaient le monde à ces époques, mais par des traités qui avaient le caractère de perpétuité, non-seulement en ce qu'ils rappelaient les principes éternels de la loi divine, mais encore parce qu'ils doivent continuer à lier les parties contractantes d'une manière permanente [1]. En fait, ces traités paraissent être tombés en désuétude, comme toutes les conventions temporaires et spéciales à un événement, à une circonstance; mais, en droit, ils existent, ils peuvent être invoqués par toutes et par chacune des nations intéressées; d'ailleurs il est probable, je crois même pouvoir dire qu'il est certain, que d'autres traités de cette nature seront conclus, parce que c'est l'unique moyen d'assurer l'indépendance de tous les peuples, et de ramener le droit international maritime aux règles éternelles dont il n'eût jamais dû s'écarter.

Les anciens traités de neutralité, quoique perpétuels, n'ont pas prévu le cas où un ou plusieurs membres de l'association se trouveraient engagés dans les hostilités. Ce fait, qui peut se présenter, ne dégage pas le souverain signataire des conventions, devenu belligérant, des obligations par lui contractées envers les peuples restés neutres; ces obligations consistent seulement à respecter les droits que les peuples pacifiques tiennent de la loi divine, c'est-à-dire à remplir ses devoirs de belligérant. Aucun des traités conclus pour constituer les neutralités armées n'a spécialement parlé des reprises, mais tous portent expressément que chacun des coalisés s'engage à protéger les sujets des autres nations contractantes; cette

[1] L'article 9 de la convention maritime de neutralité armée, du 1er août 1780, se termine ainsi : « Ces stipulations doivent donc être regardées comme permanentes, et feront loi en matière de commerce et de navigation toutes les fois qu'il s'agira d'apprécier les droits des nations neutres... » De Martens, *Recueil*, t. III, p. 198. L'article 10 du traité du 4 décembre 1800 porte : « Les principes et les mesures adoptées par le présent acte seront également applicables à toutes les guerres maritimes par lesquelles l'Europe aurait le malheur d'être troublée. Ces stipulations seront, en conséquence, regardées comme permanentes, et serviront de règles aux puissances contractantes en matière de commerce et de navigation, et toutes les fois qu'il s'agira d'apprécier les droits des nations neutres... » Même recueil, t. VII, p. 181.

stipulation est suffisante, à mes yeux, pour assurer la remise du navire repris au propriétaire. Mais ce qui peut faire quelque doute est de savoir si cette restitution sera soumise aux conditions de temps, et à une retenue pour droit de recousse, imposées aux sujets mêmes du souverain repreneur par ses lois particulières. Pour trouver la solution de cette question, il faut recourir à l'esprit même des traités.

De Martens interprète dans ce sens les traités de neutralité armée, mais il fait une distinction que je ne saurais adopter. Lorsque la saisie du navire neutre par le belligérant a été basée sur une prétendue violation de la neutralité, non reconnue comme telle par le système des traités ; lorsque, par conséquent, la saisie est illégitime d'après les règlements de la coalition, il veut que la restitution soit pleine, entière et gratuite. Mais il paraît douter de l'obligation de la restitution, lorsque le bâtiment neutre a été pris en flagrant délit d'un commerce illicite et reconnu coupable par les traités eux-mêmes [1]. Le repreneur n'est pas juge de la saisie ; le navire appartient à un neutre membre de la coalition armée ; ce navire, à mon avis, doit être restitué, quelle que soit la cause pour laquelle l'autre belligérant l'a saisi ; je n'admets aucune exception à ce principe.

Il serait nécessaire, ou du moins très-utile, que tous les traités, qui seront conclus à l'avenir, continssent une stipulation expresse sur les reprises. La clause du traité de 1789 entre le Danemark et la république de Gênes, ou celle de 1783, entre la Suède et les États d'Amérique, trouveraient, dans les conventions de neutralité armée, une place digne de l'esprit de modération et d'équité qui les ont dictées.

[1] Voyez de Martens, *Essai sur les armateurs, les prises et surtout les reprises*, ch. III, § 59.

SECTION III.

Conclusion des deux sections précédentes.

De ce qui précède, il résulte que la législation internationale sur la reprise des navires neutres est aujourd'hui dans un chaos presque inextricable. Le droit naturel ou primitif, le seul obligatoire pour tous les peuples sans exception, veut que le navire neutre saisi par l'un des belligérants, et arraché de ses mains par l'autre, soit immédiatement remis à son propriétaire neutre, c'est-à-dire laissé libre de continuer son voyage. Cette restitution doit être complète, entière, sans aucune condition. Les publicistes admettent ce principe, mais seulement lorsque la saisie du navire neutre est illégitime de la part du belligérant; ils le repoussent lorsque cette saisie est fondée sur un acte du neutre susceptible d'amener la prise. Les belligérants ont rendu des lois intérieures qui n'accordent la restitution du navire repris que dans des cas très-rares, et ne l'accordent jamais entière, mais seulement sous la déduction d'un droit de recousse énorme; presque toujours ils prononcent la confiscation entière au profit du repreneur. Ils confondent volontairement les navires neutres repris avec ceux de leurs sujets pris par l'ennemi, et repris par leurs propres croiseurs, et appliquent à tous les mêmes règles. Ces lois particulières ont prévalu contre la loi primitive; toutes les nations les ont adoptées, elles sont passées en usage; et les traités eux-mêmes, c'est-à-dire la loi secondaire, les ont sanctionnées, non pas d'une manière uniforme, mais avec une infinité de variations.

Ainsi, en droit le navire neutre repris doit être restitué à son propriétaire. En fait, dans la pratique, ce bâtiment est presque toujours confisqué complétement; et, dans les circonstances assez rares où il est remis en liberté, ce n'est qu'a-

près le payement d'un droit de recousse considérable. On ne fait aucune distinction de la validité ou de l'invalidité de l'arrestation, de la différence, si importante, si la saisie faite par le premier belligérant frappait sur le navire en entier, et sur la cargaison, ou si elle ne s'appliquait qu'au chargement, ou même à une faible partie de ce chargement. La confiscation de la reprise, ou le droit de recousse, frappe sur la totalité, bâtiment et marchandises. Cette question est celle qui est restée le plus complétement en arrière; elle est encore dans l'état où nous l'ont léguée les siècles de barbarie; il serait urgent que les nations maritimes s'entendissent enfin pour régler les reprises sur des bases équitables, sur les principes de la loi primitive. Pour atteindre ce but, il est nécessaire d'éviter la confusion faite jusqu'ici entre le navire belligérant pris par l'ennemi et repris par ses concitoyens, et le bâtiment neutre saisi par une des parties en guerre, et recous par l'ennemi du saisissant, il est nécessaire que les belligérants renoncent à encourager, à récompenser leurs corsaires aux dépens des peuples pacifiques; il est surtout indispensable que les belligérants mettent de côté la basse jalousie qui les anime contre les neutres; qu'ils cessent de regarder la moindre guerre comme une occasion d'étendre leur commerce en ruinant celui des nations pacifiques. En écartant ces causes premières d'injustices et d'erreur, il est facile de réglementer les reprises maritimes neutres.

SECTION IV.

Des reprises faites sur les pirates et des prises abandonnées par le preneur.

Tout ce qui précède sur les lois intérieures, les opinions des publicistes, les traités, enfin sur l'usage adopté par les nations, s'applique aux reprises faites de vive force sur un ennemi légitime, c'est-à-dire sur un bâtiment de guerre ou sur un corsaire régulier; mais on ne saurait suivre les mêmes

règles pour les recousses faites sur un pirate. Le droit primitif, tel que je l'ai développé, est, dans cette dernière circonstance, le même que dans la précédente; la sentence à prononcer, si on suit ses inspirations, est identiquement la même; le navire repris doit être restitué à son propriétaire, tout entier, sans aucune réserve. Mais cette immuabilité de la loi divine ne saurait se retrouver dans les institutions humaines. Si nous remontons à deux siècles, nous trouvons que la reprise faite sur un pirate était adjugée au repreneur; un arrêt du parlement de Paris, du 24 avril 1624, le prononçait ainsi, à l'occasion d'une recousse faite sur un pirate algérien, et cette décision était conforme aux lois alors existantes en France, en Espagne, en Hollande et à Venise. Grotius et son commentateur Barbeyrac justifient le principe sur lequel repose cette sentence, mais en limitant le droit de prononcer la confiscation au cas où le propriétaire dépouillé et le repreneur sont sujets du même souverain; la confiscation ne pourrait être prononcée, d'après l'opinion de ces auteurs, si le propriétaire était un étranger; dans ce cas, le navire devrait être restitué. A leurs yeux, le souverain des deux parties intéressées peut disposer de la propriété du navire repris, pour récompenser le repreneur, et l'ancien propriétaire ne peut se refuser d'obéir à cette loi émanée de son chef légitime. Mais un étranger ne peut être tenu de se soumettre à ces lois, il peut réclamer sa propriété reprise sur le pirate. Loccenius, au contraire, combat le jugement de 1624 et les lois sur lesquelles il s'appuie [1].

Depuis, les lois intérieures ont complétement changé; les principes du droit primitif ont prévalu; le bâtiment pris par un pirate et repris est restitué à son propriétaire, sujet du même souverain [2]. La raison donnée pour justifier cette nou-

[1] Voyez Valin, *Traité des prises*, ch. VI, sect. II, § 2; Barbeyrac, sur Grotius liv. VI, ch. IX. § 17; Loccenius, *De jure maritimo*, lib. II, cap. IV, n° 4; Grotius, *De jure belli et pacis*, lib. III, cap. IX, § 16; Cocceius, sur Grotius, *loc. cit.*; Cleirac, p. 180; Azuni, t. II; Massé, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 6, n° 424.

[2] Voyez notamment l'ordonnnance de la marine française du mois d'août 1681,

velle jurisprudence est que le pirate n'a aucun droit de faire des prises, qu'il ne peut jamais devenir propriétaire légitime des objets par lui dérobés aux autres navigateurs; enfin, que l'on ne peut lui appliquer la maxime : *quod occupatio bellica sit modus acquirendi dominium.* La plupart des publicistes ont adopté cette opinion, qui se se trouve consacrée par un grand nombre de traités. Une conséquence de ce principe est que la règle des vingt-quatre heures ne peut pas être appliquée aux reprises faites sur les pirates, parce que ces ennemis du genre humain tout entier n'ont pu acquérir aucun droit légitime dans cet espace de temps.

Le plus grand nombre des traités qui se sont occupés de cette matière, accordent la restitution du navire recous à son ancien propriétaire, mais à la charge d'un droit de recousse, qui est fixé d'une manière à peu près semblable à celui exigé pour les reprises ordinaires. Il y en a cependant quelques-uns, en petit nombre, qui veulent que la remise soit pleine et entière [1].

La loi intérieure française présente, dans sa rédaction, une difficulté qu'il est important d'aplanir. Elle veut que la restitution des reprises faites sur les pirates, sous la déduction du tiers pour droit de recousse, ait lieu en faveur des Français et *des alliés* de la France [2]. Cette dernière expression doit-elle s'appliquer à tous les peuples neutres, ou au contraire res-

liv. III, tit. IX, *Des prises*, art. 10, et l'arrêté du 2 prairial, an XI, art. 56, qui est ainsi conçu : « Les navires et effets des Français et alliés repris sur des pirates, et réclamés dans l'an et jour de la déclaration qui en aura été faite, seront rendus au propriétaire en payant le tiers de la valeur du navire et de la marchandise pour droit de recousse. » Il ne me paraît pas que l'Espagne ait adopté ce système; elle est restée comme elle était du temps du chevalier d'Abreu et de Valin, et traite les reprises faites sur les pirates comme les recousses faites sur l'ennemi.

[1] Il suffira de citer le traité de 1783, entre la Suède et les États-Unis d'Amérique; l'article 17 stipule formellement la restitution du navire repris, soit sur l'ennemi, soit sur les pirates, sans aucun droit de recousse. Ce traité, conclu entre deux puissances libérales, est remarquable par la justice avec laquelle il stipule les droits des neutres. Il est rapporté par de Martens, *Recueil*, t. III, p. 565.

[2] Voyez l'article 36 de l'arrêté du 2 prairial an XI. Cette disposition est textuellement empruntée à l'art. 10, tit. IX, liv. III, de l'ordonnance de 1681.

treindre la restitution aux nations liées avec la France par des traités d'une alliance réelle? La disposition doit être interprétée dans son sens le plus large, et, à mon avis, il faut considérer comme alliées de la France toutes les nations qui sont en paix avec cette puissance.

Valin et Massé l'ont entendu de la même manière [1], mais tous deux mettent une restriction assez importante à l'application. Pour restituer à son propriétaire le navire repris, ils exigent que la nation à laquelle ce propriétaire appartient, ait une législation qui permette aux Français de réclamer leurs propriétés, dans les mêmes circonstances et avec les mêmes avantages. Cette restriction me paraît fondée, parce que les nations ne sont tenues aux devoirs d'humanité les unes envers les autres, qu'autant qu'il existe une parfaite réciprocité [2].

Mais la loi française, soit qu'elle s'applique aux sujets ou aux alliés, soit que la reprise ait été faite par un armateur ou par un bâtiment de guerre, exige un droit de recousse égal au tiers de la valeur du navire et de la cargaison. Tout ce que j'ai dit à l'occasion de ce droit s'applique également aux reprises spéciales dont il s'agit, surtout lorsqu'elles sont faites par des bâtiments de guerre, dont le devoir, la fonction principale, est d'assurer la sécurité de la navigation, et par conséquent de poursuivre et de détruire les pirates. Ce droit de recousse est donc injuste dans son principe, mais il est surtout inique par son exagération. La restitution devrait être complétement gratuite. Lorsque la reprise est faite par un ar-

[1] « Ce droit de réclamer, notre ordonnance l'accorde tout de même aux alliés, ce qu'il faut étendre aussi aux sujets des princes neutres, parce que tout cela dérive du même principe, savoir, que la prise faite par les pirates ne peut opérer le changement de propriété. » Valin, *Commentaire sur l'ordonnance de* 1681.

[2] « ... Et cela ferait penser que les alliés qui, aux termes de notre ordonnance, art. 10, ont droit de réclamer leurs effets repris sur des pirates par des Français, ne doivent s'entendre que de ceux qui suivent la même jurisprudence que nous; autrement il n'y aurait pas de réciprocité, ce qui blesserait l'égalité de justice que les États se doivent entre eux... » Valin, *loc. cit.*, § 8. Voyez aussi Massé, *Droit commercial*, l. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. 3, § 6, n° 424.

mateur, il serait juste, peut-être, que le propriétaire payât les frais occasionnés par la recousse et la conduite dans un lieu de sûreté. Mais ces frais, fixés par le tribunal des prises, ne devraient jamais être un bénéfice pour l'armateur.

Dans quel délai le propriétaire peut-il être admis à réclamer le navire repris sur les pirates? D'après la loi naturelle, il ne me paraît pas qu'un souverain puisse fixer aucun délai à un citoyen étranger pour réclamer sa propriété, et prononcer contre lui une déchéance. Cette disposition, qui se trouve dans presque toutes les lois intérieures, est parfaitement légitime à l'égard des sujets du législateur ; elle ne l'est pas lorsqu'elle s'applique à des habitants d'un pays étranger. Cependant, en pratique, il est difficile, sinon impossible, de conserver dans les bassins d'un port, ou dans des magasins, un navire et sa cargaison pendant un temps très-long ; l'un et l'autre dépériraient ; les frais de conservation ne tarderaient pas à absorber la valeur complète des objets conservés ; il a donc été nécessaire de fixer un terme passé lequel le gouvernement repreneur pourrait disposer des objets non réclamés. La stricte équité exigeait, dans ce cas, que le navire et la cargaison fussent vendus et le prix déposé dans un lieu sûr, à la disposition du propriétaire. Il n'en est pas ainsi ; le délai expiré, la reprise est adjugée au repreneur. Je ferai remarquer d'ailleurs que le délai d'un an et un jour, fixé par la loi française, est beaucoup trop court pour les étrangers, habitant souvent des pays éloignés, et que cette loi ne fixe pas même le point de départ de ce délai, en ce qui concerne les alliés, et par conséquent les neutres ; d'où il résulte qu'il peut être expiré avant même que la partie intéressée ait eu connaissance de la recousse.

En résumé, les règles du droit secondaire et les usages des nations maritimes, au sujet des reprises faites sur les pirates, bien qu'elles se rapprochent du droit primitif bien plus que celles adoptées par les recousses faites sur l'ennemi, puisqu'elles ordonnent la restitution du navire et de sa cargaison, appellent encore des réformes et des améliorations ; il est à

désirer que les peuples s'entendent enfin pour régler cette question d'une manière uniforme. Cela est d'autant plus facile, que ces reprises sont, le plus souvent, l'œuvre des bâtiments de l'État, dont la mission, en temps de paix comme en temps de guerre, est d'assurer la liberté et la sécurité des mers ; qui, par conséquent, n'ont droit à aucune récompense pécuniaire pour avoir rempli leurs devoirs. Le zèle des officiers des marines militaires sera plus puissamment stimulé par des récompenses purement honorifiques, récompenses, d'ailleurs, beaucoup plus honorables et pour eux et pour leur souverain. Dans le cas, nécessairement assez rare, où une reprise sur des pirates sera faite par un navire particulier, la législation à proposer devrait allouer une récompense réglée pour chaque cas spécial, d'après les frais réellement occasionnés par la recousse, et fixés par les tribunaux des prises.

La tempête, un accident de mer, la poursuite de l'ennemi ou toute autre cause, peuvent forcer un croiseur belligérant à abandonner en pleine mer, après en avoir retiré l'équipage, un navire neutre par lui saisi. Le bâtiment ainsi laissé à la merci des flots est rencontré par un bâtiment de l'autre belligérant, qui l'aborde, s'en empare et le conduit dans un des ports de son souverain ; peut-il être considéré et traité comme une reprise ? D'après le droit naturel, bien qu'il n'ait pas le caractère d'une recousse, il n'y a lieu à faire aucune distinction, puisque le navire repris par la force doit être restitué en son entier au propriétaire neutre. L'usage des peuples, en rejetant ces principes lorsqu'il s'agit d'une reprise réelle, les a adoptées dans le cas spécial dont il s'agit. En effet, il n'y avait aucun motif, aucun prétexte pour prélever un droit de recousse, pour réclamer une récompense en faveur ou du bâtiment de guerre ou du corsaire ; la prise de possession du navire abandonné n'exige aucun acte de courage, n'expose à aucun péril, ne cause aucun préjudice. Le belligérant n'a pas même le prétexte injuste d'encourager les armements, de stimuler l'audace des corsaires. Les actes solennels sont complétement muets sur ce point ; mais les lois particulières des

nations maritimes sont unanimes pour déclarer que le navire neutre, saisi par un belligérant, abandonné à la mer par le saisissant, et trouvé par un croiseur de l'autre puissance en guerre, doit être restitué à son propriétaire, à la charge seulement, par ce dernier, de payer les frais faits pour le prendre et l'amener en lieu de sûreté [1].

Valin a donc commis une grave erreur en assimilant le bâtiment neutre, ainsi abandonné, aux effets naufragés et trouvés, soit sur les flots, soit au fond de la mer, et en réclamant le prélèvement d'un tiers au profit du sauveteur [2]. Il est évident, en effet, que l'article 27, titre IX, livre IV, de l'ordonnance de 1681, n'a aucune analogie avec l'article 9, titre IX du livre III, et ne peut être invoqué pour modifier les dispositions de ce dernier relatives au navire abandonné [3]. Azuni a réfuté cette erreur [4]. Aujourd'hui, le doute n'est plus possible, même en France; l'article 55 de l'arrêté du 2 prairial an XI est positif; il prononce la restitution au profit du propriétaire [5]. La cir-

[1] Voyez *Guidon de la mer*, ch. XI; ordonnance française du mois d'août 1681; liv. III, tit. IX, art. 9; décret du 2 prairial an XI, art. 55; ordonnance espagnole du 21 août 1702.

[2] « C'est sur ce principe que le propriétaire est fondé à réclamer le navire dans l'an et jour, en comptant ce délai comme en matière de naufrage, et à charge de payer le tiers de la valeur à celui qui l'aura sauvé sur les flots, si le navire était sans équipage, ou avec un équipage trop faible pour le conduire... » Valin, *Traité des prises*, ch. VI, sect. III, § 3; Massé partage l'avis de Valin, et veut que le tiers soit attribué aux sauveteurs; *Droit commercial*, liv. II, tit. I, ch. II, sect. III, § 6, n° 428.

[3] Le titre *Des naufrages*, placé dans le livre IV de l'ordonnance de 1681, n'a aucun rapport avec le tit. IX, *Des prises*, qui appartient au liv. III. C'est dans le premier que se trouve la disposition dont parle Valin, et qui est tirée du *Guidon de la mer*; elle est ainsi conçue : « Si toutefois les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée incessamment et sans frais à ceux qui les auront sauvés... » L'art. 9 du tit. IX, liv. III, *Des prises*, et le seul applicable au cas qui nous occupe, est conçu en termes très-clairs; il porte : « Si le navire, sans être recous, et abandonné par les ennemis, ou si, par tempête ou autre cas fortuit, il revient en la possession de nos sujets, avant qu'il ait été conduit dans aucun port ennemi, il sera rendu au propriétaire qui le réclamera dans l'an et jour, quoiqu'il ait été, pendant plus de vingt-quatre heures, entre les mains des ennemis. »

[4] Voyez *Droit maritime de l'Europe*, t. II, ch. IV, art. 5, § 7 et suiv.

[5] Cet article est littéralement copié sur celui de l'ordonnance de 1681 ci-dessus

constance des vingt-quatre heures de possession par le premier saisissant, ne peut influer sur la décision. Cependant, si le navire saisi a été conduit d'abord dans l'un des ports du belligérant saisissant, et ensuite abandonné, il est considéré comme lui appartenant, et, par conséquent, comme une prise ennemie, et adjugée au croiseur qui l'a rencontré à la mer et s'en est emparé. Cette disposition est de la même nature que celles que j'ai combattues dans les sections précédentes; elle me paraît devoir être rejetée.

rapporté; mais l'arrêté ne contient aucune disposition sur les naufrages, qu'il soit possible d'invoquer pour en changer le sens ou en restreindre la véritable portée.

TITRE XIV.

DE L'ANGARIE ET DE L'EMBARGO.

La plupart des publicistes ont confondu l'angarie et l'embargo[1]. Ces deux actes sont cependant essentiellement différents. L'angarie est le fait, par un souverain territorial, de retenir tous les navires nationaux et étrangers qui se trouvent dans le port ou la rade, pour les employer, même par force, en payant un fret fixé à l'avance, à des transports de troupes, de vivres, de munitions ou autres, dans son propre intérêt. L'embargo est la défense de laisser sortir les bâtiments qui se trouvent dans les ports et rades, mais sans leur imposer aucun service actif. Le plus souvent, l'embargo ne frappe que les navires d'une seule nation; dans ce cas, il est employé comme mesure de représailles; on le prononce avant l'ouverture des hostilités régulières entre deux nations qui ne sont pas encore en guerre ouverte, mais qui ont entre elles des discussions assez graves pour faire croire à une rupture très-prochaine. Il est nécessaire d'examiner séparément ces deux actes, que presque

[1] Voyez Vinnius ad Peckium, *De navibus non excus.*; Stypmannus, *ad jus maritimum Anseaticum*, pars V, cap. I, n° 32; Loccenius, *De jure marit.*, lib. I, cap. v, § 3; Targa, *De ponderazione marittime*, cap. LXXIII; Galiani, *De' doveri de' principi neutrali*, cap. x, § 5, art. 4. Massé a tracé avec soin la différence qui existe entre ces deux prétendus droits, et aussi avec l'arrêt de ce prince.

tous les publicistes considèrent comme des droits afférents au souverain du port; et de détruire, autant que je le pourrai, un préjugé aussi contraire aux saines doctrines qu'à l'indépendance des peuples neutres.

CHAPITRE Ier.

DE L'ANGARIE.

Les belligérants, toujours portés à abuser de la force qu'ils ont entre les mains, et à s'attribuer des droits plus étendus que ceux qu'ils tiennent de la loi internationale, ont imaginé d'employer les navires neutres dans leurs expéditions maritimes. Ils ont trouvé commode de saisir les bâtiments marchands étrangers, entrés dans leurs ports pour le commerce, et de les forcer, par voie de réquisition, à coopérer à l'exécution de leurs desseins hostiles. Sous les vains prétextes de défense de l'État, de périls pour leur existence, de nécessité enfin, car ce prétendu droit vient encore se placer dans la question qui nous occupe, ils ont inventé l'angarie, c'est-à-dire le pouvoir de s'emparer de tous les navires étrangers qui se trouvent dans les ports, rades et mers de leur domination; et de leur imposer un service de guerre, de les contraindre à faire des transports de troupes, de vivres, de munitions de guerre; à les aider dans leurs expéditions contre leur ennemi; à participer d'une manière directe et efficace aux hostilités; en un mot, de les forcer à violer les devoirs essentiels de la neutralité. Cette prétention des belligérants me surprend peu; elle est la suite, la conséquence naturelle de la tendance, que

j'ai déjà signalée si souvent, à se croire les maîtres, les dominateurs de l'univers; et de toutes les autres mauvaises passions qui les animent contre les neutres. Mais ce qui me paraît inexpliquable, c'est que des auteurs aient cru pouvoir admettre de semblables prétentions et leur accorder la sanction de leur autorité.

Azuni considère l'angarie, telle que je viens de la définir, comme l'une des prérogatives de la puissance suprême; qui appartient au souverain d'un port, d'une rade; c'est, à ses yeux *un droit régalien* dont jouissent les nations sur leur territoire [1]. Plusieurs publicistes partagent cet avis, et si je cite Azuni spécialement, c'est parce que, parmi les modernes, il est celui qui a traité le sujet avec le plus de développement [2]. Il est donc nécessaire d'examiner si réellement l'angarie est un droit inhérent à la juridiction territoriale, et, par conséquent, s'il dérive soit de la loi primitive, soit de la loi secondaire, uniques sources d'où peuvent découler les droits internationaux.

SECTION I.

Examen de la question d'après le droit primitif.

Le souverain du port peut refuser à toutes les nations, ou à une seule, ou même à un navire isolé, l'entrée de ce port, la permission d'y faire aucun commerce, ou seulement certains commerces déterminés. Mais que, du moment où il a permis l'entrée à ce navire, il ne peut, sans blesser l'indépendance de la nation souveraine du bâtiment, et, par conséquent,

[1] « Les angaries sont au nombre des prérogatives de la puissance suprême... ce droit d'angarie est un *droit régalien* dont jouissent les puissances souveraines dans les cas de nécessité ou d'utilité publique... » *Droit maritime de l'Europe*, t. I, ch. III, §§ 1 et 2.

[2] Voyez dans la note 1, au commencement de ce titre, les auteurs cités, et encore de Steck, *Essais*, p. 5.

sans violer ses propres devoirs et les droits les plus sacrés de cette nation, sans usurper une juridiction qui ne lui appartient pas, imposer au navire aucun service public ou privé.

L'angarie est justement le fait d'imposer au navire étranger admis dans le port, sous le prétexte du commerce, un service public, non-seulement étranger à son pays, mais encore contraire aux intérêts, aux lois de ce pays; elle est donc une exception au double principe que je viens de rappeler. En effet, dans ce cas, il ne s'agit pas de rapports du navire avec le sol sur lequel il flotte, ni avec les habitants du pays où il a été accueilli, et cependant l'acte de contrainte excercé par le souverain du port, l'acte juridictionnel, frappe sur le navire lui-même et sur les hommes qui le montent.

Sur quel fondement s'appuie donc cette exception aux principes essentiels du droit des nations? Le souverain territorial est menacé de toutes les suites possibles de la guerre ; il veut prévenir ou faire tourner à son avantage les chances douteuses de l'état qu'il a volontairement embrassé, faire une expédition lointaine, attaquer son ennemi sur son propre territoire, etc. Pour exécuter ces desseins, la marine marchande de ses sujets est insuffisante; il ne pourrait arriver à son but avec ses seules ressources; il est donc dans la nécessité de recourir aux neutres; mais s'entendre de gré à gré avec eux, noliser des navires au loin, rencontrerait de grands obstacles, ferait perdre le moment opportun pour agir; d'ailleurs, il s'exposerait à des refus; il est donc dans la nécessité d'agir par violence, de frapper par l'angarie tous les navires neutres qui se trouvent dans ses ports, C'est le droit de la nécessité.

Je n'ai rien à ajouter à ce que j'ai dit sur ce sujet; je prends, pour prouvé ce que je crois avoir prouvé, que le droit de la nécessité n'existe pas, n'a jamais existé. La liberté du belligérant, son droit d'entreprendre contre son ennemi tout ce qu'il croit avantageux à ses intérêts, sont incontestables. Mais l'indépendance absolue des peuples neutres n'est pas moins incontestable, et le devoir de respecter cette indépendance

est le premier, le plus sacré des devoirs du peuple engagé dans les hostilités. Non-seulement les nations neutres ne sont pas tenues d'obéir au belligérant, de le défendre, de concourir à attaquer son ennemi; mais encore elles ne sauraient le faire; elles ne peuvent se mêler aux opérations hostiles d'attaque et de défense, sans violer leurs devoirs essentiels, sans cesser d'être neutres.

Quant au prétendu droit que l'on veut faire résulter de la souveraincté territoriale, il suffit, pour en faire justice, de se reporter à ce que nous avons établi en parlant de la qualité du navire : il est, en effet, incontestable, et je dirai plus, il est incontesté que la présence d'un navire dans un port ne soumet pas ce navire, non plus que les hommes de l'équipage, à la juridiction du souverain du pays, que tous restent sous l'action exclusive des lois de leur propre souverain. Or, l'angarie est un acte juridictionnel, il ne peut donc s'appliquer aux bâtiments étrangers, présents dans les mers soumises au sceptre du belligérant. Je dois donc conclure que, d'après le droit primitif, le souverain du port, de la rade, de la mer territoriale, n'a aucun pouvoir sur le navire étranger qui s'y trouve; que, par conséquent, le droit d'angarie n'existe pas; que, comme toutes les suites données au prétendu droit de la nécessité, il est un abus auquel les puissances neutres peuvent et doivent résister par tous les moyens, même par les armes.

SECTION II.

De l'angarie d'après le droit secondaire, les auteurs et les lois particulières des peuples.

Le droit d'angarie, contraire à la loi primitive, a-t-il au moins sa source dans la loi secondaire? Non, l'angarie n'a pas été créée par le droit conventionnel. Il n'existe pas un seul traité, pas un seul acte constitutif de la loi internationale, qui ait sanctionné, qui ait réglé ce prétendu pouvoir, réclamé par les belligérants contre les navigateurs neutres. Il y a plus, plusieurs

nations ont formellement écrit dans leurs traités que les navires de leurs sujets ne pourraient jamais être frappés par cet abus. L'existence de ces conventions prohibitives a donné une arme aux partisans du prétendu droit; ils ont appliqué à cette discussion l'argumentation qu'ils avaient dejà produite en faveur de toutes les prétentions des belligérants. La preuve que le droit d'angarie existe réellement, ont-ils dit, c'est que, pour s'en racheter, les peuples ont été dans l'obligation de conclure des conventions spéciales, conventions qui seraient inutiles si le droit était chimérique. Ce raisonnement n'a pas le mérite d'être spécieux, car la plupart des grands principes du droit primitif sont rappelés dans les traités.

Un très-grand nombre de publicistes ont reconnu l'existence du droit d'angarie comme un fait établi, comme un usage, mais sans discuter la légitimité de cette existence [1]. De plus, il faut remarquer que tous l'ont accepté comme une conséquence du droit de légitime défense de soi-même, du droit de propre conservation, du droit de la nécessité. Azuni, ainsi que je l'ai déjà dit, en fait un attribut de la souveraine puissance, un droit régalien. Mais il ne fait pas attention que, pour exercer la souveraine puissance, il faut la posséder, et que le souverain du port ne possède pas la souveraine puissance sur les navires étrangers qui sont dans ce port, sur les sujets étrangers qui ne sont pas dans ses États. Il ne fait pas attention qu'un droit régalien ne peut s'asseoir que sur les personnes ou sur les choses qui sont soumises à la juridiction de celui qui prétend l'exercer. Cette première erreur a entraîné Azuni

[1] «.....Angariarum onus etiam exteros afficit, quod quotidiaua confirmat praxis.» Vinnius ad Peckium, *De navib. non excus.*; Stypmannus, *Ad jus marit. Anseat.*, part. V, cap. I, n° 23; Loccenius, *De jure marit.*, lib. I, cap. v, § 3; Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, t. I, ch. III, art. 5; Feudor, *Quæ sunt regaliæ*; Massé, *Droit commercial*, t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. VII, § 5, s'exprime en ces termes : « Les belligérants, tout en respectaut d'ailleurs la ueutralité, la soumettenl quelquefois à certaines exigences qui, sans lui porter atteinte, entravent momentauément la liberté des neutres. C'est ce qui a lieu lorsqu'un État belligérant met en réquisition les bâtiments neutres qui se trouvent dans les ports et rades de sa domination, et les oblige à transporter, moyennant salaire, des armes, des troupes, des munitions; on donne à cette réqnisition le nom d'angarie. »

dans une seconde : le droit d'angarie étant, à ses yeux, un attribut de la souveraineté, devait être souverainement réglé par celui auquel il appartenait ; de ce principe erroné, l'auteur a tiré une conséquence logique, il est vrai, mais réellement entachée du même vice. Il présente les règles sur les angaries publiées par quelques nations dans leurs lois particulières, comme des règles internationales, comme constitutives du droit secondaire. J'ai assez souvent combattu cette prétention, pour ne pas être dans l'obligation de la discuter.

Le droit du belligérant de se défendre contre son ennemi, est juste; il émane de la loi primitive; mais il doit être étroitement renfermé dans les limites que nous lui avons tracées; il doit se borner à l'emploi des moyens directs; il doit, à plus forte raison, se renfermer dans l'emploi des forces propres de celui qui fait la guerre; il ne saurait aller jusqu'à attenter à l'indépendance des peuples neutres, jusqu'à les forcer à servir d'auxiliaires dans l'exécution des opérations militaires. C'est véritablement détruire cette indépendance, c'est, en réalité, les réduire au rôle d'auxiliaires, que de saisir leur navire et de leur imposer un service de guerre. Le droit d'angarie est une dépendance de cette puissance illimitée que les puissances belligérantes ont cru pouvoir s'attribuer sur l'univers ; c'est une des branches du droit de la nécessité : tout ce que j'ai dit de ce dernier s'applique donc à l'angarie[1].

Pour se convaincre de ce que je viens de dire, il suffit de lire les apologistes de ce prétendu droit, et de voir quelles limites ils lui assignent. Azuni ne lui donne d'autres bornes que la *nécessité* dans laquelle se trouve le belligérant, ou l'*utilité publique* qu'il croit pouvoir en tirer, c'est-à-dire, en réalité, la volonté, le caprice du belligérant, seul juge, seul appréciateur et de la nécessité et de l'utilité d'une mesure qu'il doit appliquer lui-même, d'une mesure qui ne peut jamais peser sur ses sujets et ne peut être onéreuse que pour les étrangers.

Les conséquences de l'angarie sont de forcer les navires

[1] Voyez ci-dessus, tit. VII, ch. II, § 2.

neutres à faire un service de guerre nuisible aux intérêts privés de leurs propriétaires, comme aux intérêts publics de leur patrie; de ranger les capitaines et les équipages neutres dans la classe de sujets du souverain qui les retient captifs, de les arracher à la juridiction de leur pays, pour les soumettre à celle d'un chef étranger; de les rendre passibles des peines prononcées par les tribunaux, même militaires, institués par ce nouveau maître, qui, dans certains cas, appliquent la peine capitale pour violation des règles d'un service étranger, en vertu de lois étrangères, et par conséquent inapplicables [1].

Il est impossible de pousser plus loin l'oubli de toutes les règles, de tous les principes qui régissent les rapports internationaux. C'est cette considération, sans doute, qui a arraché à un auteur moderne, qui cependant regarde l'angarie comme un usage reçu, cet aveu remarquable : *c'est moins l'exercice d'un droit, qu'un abus de pouvoir* [2]. Cet abus de pouvoir est le plus odieux de ceux dont les peuples belligérants se sont rendus coupables envers les neutres, et néanmoins il est passé en usage; mais, il faut bien le remarquer, il n'existe pas un seul traité qui ait sanctionné ni même reconnu cet usage.

Stypmannus, et les autres publicistes qui ont soutenu l'existence du droit d'angarie, ont cherché à atténuer en quelque sorte, ou du moins à voiler l'injustice de cet abus, en exigeant que le belligérant paye au propriétaire du navire un juste salaire [3]. C'est, comme on le voit, la condition mise

[1] « Toutes les fois qu'un capitaine étranger, qui se trouve en pareilles circonstances, cherche à s'échapper pour se soustraire à cette obligation, à retarder par malice... il est sujet à la confiscation du navire, et tant lui que son équipage encourent des peines proportionnées à leur infidélité. Si le capitaine, au lieu de faire route pour sa destination, aborde ailleurs et y vend le chargement...., il est d'usage de le punir très-rigoureusement et même du dernier supplice. » Azuni, *loc. cit.*, §§ 4 et 5. Azuni eût pu ajouter que la peine de mort est également appliquée au capitaine qui s'éloigne du convoi en vue de l'ennemi, ou qui livre son navire, etc., et que les tribunaux militaires de la marine du souverain belligérant sont chargés de le juger.

[2] Massé, *Droit commercial*, t. I, liv. II, tit. I, ch. II, sect. II, § 5, n° 324.

[3] « ... Cum hac tamen lege, ut sui laboris et officii digna capiant præmia emolu-

par les partisans du droit de la nécessité à l'exercice de ce droit, toutes les fois qu'il blesse trop directement les lois sacrées de la nature. Mais cette condition, en admettant même, ce qui n'arrive jamais, qu'elle soit loyalement remplie ; en admettant que le belligérant, seul arbitre de la fixation du prix, fasse cette fixation d'une manière convenable, et paye réellement; en supposant que ce belligérant ne soit pas dans *la nécessité* de ne pas payer, ne saurait changer la nature du fait, et rendre licite ce qui est une violation de la loi, ni donner au souverain étranger la juridiction sur ceux qui ne sont pas ses sujets. Elle ne saurait donc détruire ce que je viens de dire, ni enlever à l'angarie son caractère d'abus, pour lui donner celui d'un droit.

Je ne saurais admettre que le payement des indemnités puisse justifier l'acte inique que je combats; cette prétendue compensation n'a été inventée que pour couvrir le caractère d'une odieuse violation du droit international.

Le bâtiment frappé par l'angarie rend au souverain qui le requiert un service matériel ; il transporte pour son compte les objets dont il le charge ; mais, pour rendre ce service, il souffre des dommages très-graves ; le voyage par lui commencé est manqué, les marchandises qui étaient déjà embarquées sont mises à terre, les engagements pris sont rompus, l'entreprise commerciale est suspendue, ou plutôt complétement avortée. Il y a plus, par le fait de transporter des troupes, des munitions de guerre, etc., pour le compte d'un belligérant, le neutre perd son caractère, il est exposé à être attaqué et pris par l'adversaire ; s'il est pris, il est soumis à la confiscation, parce qu'il n'est plus neutre, mais allié, mais sujet du belligérant au service duquel il se trouve, forcément sans doute, mais d'une manière positive et absolue.

menlaque... » Stypmannus, *loc. cit.* ; Loccenius, *De jure marit.*, lib. I, cap. v, § 3; Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, loc. cit. Massé s'exprime ainsi : « Observons, au surplus, que les prestations imposées aux navires atteints par l'angarie ne sont pas gratuites, et que les armateurs doivent recevoir le salaire du service forcé qu'ils ont rendu. » *Droit commercial*, ubi sup.

Pour que l'indemnité accordée par Stypmannus et ses adhérents fût réelle, il serait nécessaire qu'elle fût la juste récompense du service rendu, la complète réparation des dommages soufferts. Ainsi elle devrait comprendre non-seulement le fret dû pour le transport opéré, mais encore une somme suffisante pour compenser réellement la détérioration éprouvée par la cargaison laissée ou remise à terre, la perte résultant de la rupture du voyage, en un mot tous les dommages que le neutre a supportés par suite de l'exercice de ce prétendu droit; il serait nécessaire surtout qu'en cas de prise par l'ennemi, en cas de naufrage, d'avaries, etc., la nation, cause première et unique de cet accident, les réparât complétement, et payât au propriétaire neutre la valeur du bâtiment pris ou perdu, ou des avaries essuyées [1]. Entendu de cette manière, le principe de l'indemnité ne pourrait sans doute justifier la violation du droit des gens, mais il aurait au moins le mérite d'être équitable. Ce n'est pas ainsi qu'il est admis; l'indemnité, dont on fait si grand bruit, n'est nullement destinée à indemniser le neutre, elle a pour but unique de servir de manteau à un abus.

Le belligérant, auteur de l'angarie, paye aux bâtiments neutres mis en réquisition le prix du fret des objets qu'il fait transporter, mais rien au delà. Les pertes essuyées par suite de cet *acte régalien* ne le regardent pas; le naufrage, la prise même par l'ennemi, sont des dommages purement fortuits [2], et dont le neutre ne peut se plaindre. Il est vrai qu'en com-

[1] Massé lui-même semble être de cet avis : « ... Il serait juste aussi, dit-il, de les indemniser en outre des dommages qu'ils ont pu souffrir par suite de l'interruption de leur voyage ou de leurs expéditions; mais l'usage ne paraît pas aller jusque-là. » Massé, *loc. cit.*

[2] « S'il arrive qu'un de ces navires ou fasse naufrage ou soit pris par l'ennemi ou par des pirates, la puissance qui l'a commandé ne sera pas obligée de réparer le dommage, ces cas étant du nombre de ceux qui sont purement fortuits, pourvu qu'il n'y ait aucune faute de la part de celui qui a commandé le transport. » Azuni, *loc. cit.*, § 6. L'auteur cite à l'appui de son opinion cette sentence de la loi 23 ff., *De regul. juris* : « Quum nemo ex facto alieno obligatur. » Sixtinus, *De regaliis*, lib. II, cap. XIII; Loccenius, *loc. cit.*, cap. VII, § 11; Christineus, *Decis*, 66, n° 2, et les autres auteurs déjà cités, partagent cet avis.

pensation, on soumet le capitaine neutre à toutes les peines de la piraterie, s'il s'éloigne des devoirs qu'on lui a imposés par violence.

Je ne puis exposer cette doctrine sans indignation : c'est sans doute ce sentiment qui a porté Hubner à regarder comme exempt de la confiscation le navire neutre frappé d'angarie et pris par l'ennemi [1]. C'est une erreur; le capteur ne peut être tenu à examiner les causes qui ont transformé le neutre en ennemi. Le navire, autrefois neutre, est saisi en flagrant délit, frêté par le gouvernement belligérant, portant pour le compte de ce gouvernement des troupes, des armes; concourant directement à une expédition militaire, faisant acte d'hostilité, ce n'est plus un neutre, c'est un belligérant; l'ennemi s'en empare, il est évidemment de bonne prise. La contrainte exercée sur le neutre n'enlève rien au droit de la nation contre laquelle l'expédition est dirigée ; ce droit est celui de la guerre, celui de s'emparer et de confisquer tous les bâtiments ennemis rencontrés par ses vaisseaux.

Mais il est évident, à mes yeux, que le souverain, auteur de la contrainte imposée au neutre, qui, par la force brutale et en violant tous ses devoirs, ou même, je veux bien le supposer un moment, en usant de son droit régalien, a transformé le navire pacifique en combattant, est responsable envers le propriétaire du navire neutre. Cette vérité ne me semble pas avoir besoin de démonstration ; en effet, il est incontestable que l'auteur de l'angarie est la seule cause de la violation des devoirs dont le neutre est coupable, et, par conséquent, de la saisie et de la prise du navire par lui employé, de force, à un service militaire; que nécessairement il doit être responsable des conséquences de sa conduite.

En résumé, soit que l'on consulte le droit primitif, soit que

[1] « ... On ne peut pas, suivant l'exacte vérité, déclarer de bonne prise un bâtiment forcé à servir malgré lui dans quelque expédition militaire ; celle des parties qui s'en est emparée doit le relâcher dès qu'il aura prouvé suffisamment et l'innocence de sa conduite et l'état forcé où il s'est trouvé dans cette occasion..... » *De la saisie des bâtiments neutres*, t. I, ch. XII, § 2. L'injustice commise à l'égard du neutre a porté l'auteur à une grave erreur.

l'on se contente des dispositions de la loi internationale secondaire, il est impossible d'établir l'existence du prétendu droit, réclamé par le belligérant, sous le nom d'*angarie;* ce droit est contraire aux deux seules législations que les peuples peuvent reconnaître; il est une violation des devoirs du belligérant et des droits du neutre; nous devons donc conclure que, comme le droit de la nécessité, dont il n'est que le démembrement, il n'existe pas, il ne peut pas exister. C'est un abus de la force, un attentat contre l'indépendance des peuples neutres; ils peuvent, ils doivent résister à cette prétention par tous les moyens, même par les armes. Il est cependant nécessaire de constater que le droit prétendu d'angarie est passé en usage chez presque toutes les nations, et qu'un très-grand nombre de publicistes, s'appuyant uniquement sur les faits et sur quelques fragments torturés du droit romain, ont soutenu non la légitimité, mais l'existence de cet usage, vieux reste des coutumes barbares du moyen âge.

CHAPITRE II.

DE L'EMBARGO.

L'embargo, qu'il ne faut pas confondre avec l'arrêt de prince [1], est le fait par un souverain de retenir dans ses ports tous les navires qui s'y trouvent, sujets et amis, de les empêcher de sortir, pendant un temps plus ou moins long; mais sans leur imposer aucune mission, sans les forcer à aucun acte. Il a, en général, pour but d'empêcher la divulgation d'un fait que l'on veut tenir secret: la mort d'un prince, une révolte, une défaite, les préparatifs d'une expédition, etc. L'embargo, en tant qu'il frappe les bâtiments étrangers, est un acte contraire aux prescriptions de la loi primitive et aux dispositions de la loi secondaire.

Le droit primitif veut que chaque nation soit complétement libre et indépendante des autres nations; les rapports commerciaux sont fondés sur cette indépendance.

La loi secondaire est d'accord avec la loi divine; il n'existe pas un seul traité qui accorde à un peuple le droit de mettre l'embargo sur les navires étrangers; il y a plus, il en existe

[1] L'arrêt de prince n'est autre chose que l'angarie en temps de paix; c'est par cette raison que je ne crois pas devoir m'en occuper; les navires étrangers mis en réquisition sont employés à des transports d'utilité publique, et payés du fret seulement. Dans ce cas, il est vrai, Azuni prétend que les propriétaires doivent être indemnisés si les navires sont pris par les pirates ou s'ils font naufrage. Il est difficile de rencontrer une contradiction plus flagrante. Voyez *Droit maritime de l'Europe*, loc. cit.

plusieurs qui prohibent cet acte de despotisme envers les nations signataires [1]. Il est donc évident que l'embargo est contraire au droit secondaire.

Mais dans cette question, comme sur la précédente, les faits et l'usage sont en contradiction avec les lois internationales : l'embargo est pratiqué, même en pleine paix, par toutes les nations; et, par une conséquence malheureuse, mais réelle, il est soutenu par la plupart des publicistes. Sans doute, le dommage souffert par les neutres est beaucoup moindre que celui causé par l'angarie; il se borne à un retard, il n'y a pas de service actif, il n'y a pas de risques à courir; mais la quotité du dommage importe peu, elle ne peut modifier le droit. D'ailleurs, le neutre indépendant n'est tenu à souffrir aucun tort, quelque léger qu'il soit, pour le belligérant, pour un étranger. Il est complétement indépendant, et l'avantage le plus considérable que pourrait retirer un peuple d'un acte dommageable pour un autre peuple, ne saurait obliger ce dernier à souffrir cet acte. C'est sans doute le peu d'importance relative du préjudice éprouvé par le neutre frappé d'embargo, qui a engagé les partisans de cette inique mesure à refuser toute indemnité.

La plupart des auteurs, et notamment Azuni, ne paraissent pas s'être parfaitement rendu compte de la véritable portée de l'embargo; ils accordent au souverain territorial un pouvoir beaucoup plus exorbitant encore, mais qui n'a aucun rapport avec le fait qui nous occupe, celui de s'emparer du navire et de se l'approprier complétement [2]. Cette question, étrangère à l'embargo, a été traitée ci-dessus [3].

[1] Ces traités sont les mêmes qui prohibent les angaries. Les partisans de ces droits exorbitans font sur ce second point la même objection que sur le premier : la preuve que le droit d'embargo existe, c'est que les peuples qui ont désiré s'en affranchir, l'ont formellement stipulé. Je crois avoir répondu à cette singulière argumentation.

[2] « .. Cette arrestation diffère absolument de la prise, en ce que celle-ci a pour objet de s'emparer du navire, tandis que l'autre ne fait que le retenir pour l'employer à ses besoins et le rendre ensuite *ou en payer la valeur.* » Azuni, *Droit maritime de l'Europe*, ubi sup., art. 6, § 1.

[3] Voyez tit. VI, ch. II, sect. II, t. I, p. 379

Massé se borne à distinguer l'embargo de l'angarie et de l'arrêt de prince, sans examiner la légitimité du fait. Il me semble cependant qu'il applique à l'embargo ce qu'il dit de l'angarie.

Depuis plus d'un siècle, quelques peuples puissants sur mer ont adopté un usage auquel ils ont donné le nom d'embargo, quoique en réalité il n'ait aucune analogie réelle avec celui que nous venons d'examiner. Il consiste à faire saisir dans tous les ports, rades et mers territoriales dépendant de leurs domaines, tous les bâtiments appartenant à une nation avec laquelle ils ne sont pas encore en guerre, mais avec laquelle ils ont des démêlés de nature à faire croire à une rupture prochaine [1]. Ce nouveau genre de perfidie n'a pas, comme l'embargo, pour but unique de retarder le départ des navires; le plus souvent, lorsque la guerre suit les démêlés qui ont servi de prétexte, la saisie donne lieu à la confiscation; c'est, en réalité, une rupture conditionnelle et anticipée. Ce fait n'a aucun rapport à la neutralité proprement dite; je n'ai donc pas à m'en occuper complétement; mais j'ai dû en dire quelques mots, parce que le nom d'embargo, qui lui a été donné à tort, jette la confusion dans les discussions.

Je ferai remarquer que cet usage est contraire aux prescriptions du droit primitif, et aux devoirs des nations. En effet, cette arrestation, cet embargo, comme on veut l'appeler, n'est autre chose que la saisie, avant la déclaration de guerre, de bâtiments pacifiques et désarmés, venus dans des ports étrangers sur la foi des traités, dans la confiance d'être reçus et accueillis avec tous les égards accordés aux commerçants; c'est un acte d'hostilité commis en pleine paix. Ce prétendu embargo est donc contraire au droit primitif.

[1] L'histoire moderne nous fournit de nombreux exemples de cette étrange manière de procéder. Il suffira de citer l'embargo mis le 14 janvier 1801, par l'Angleterre, sur tous les navires danois, suédois et russes qui se trouvaient dans les ports de la Grande-Bretagne, et celui frappé par la France sur les bâtiments hollandais, le 7 novembre 1832. Dans le premier cas, l'Angleterre rendit les bâtiments saisis, après avoir obtenu la signature de la convention maritime de 1801; dans le

Il ne l'est pas moins à la loi secondaire : presque tous les traités, conclus entre les puissances maritimes et continentales, prévoient le cas où une rupture viendrait à éclater entre les deux parties contractantes, et stipulent que, dans cette circonstance, un délai plus ou moins long sera accordé, de part et d'autre, aux sujets de l'autre nation, établis, ou se trouvant sur le territoire devenu ennemi, pour régler leurs affaires et se retirer [1]. Or, il est bien évident que cette clause, qui est actuellement d'un usage général, s'applique aux navires comme aux citoyens établis à terre, ou traversant les États. Le nouveau sytème d'embargo est donc une violation manifeste de la loi secondaire.

Je sais que le plus souvent, pour pallier la déloyauté de cet acte, la nation qui s'en rend coupable le colore du nom de représailles; mais ce prétexte ne saurait avoir aucune valeur, parce que les représailles comme la guerre complète, doivent être précédées d'une déclaration; et c'est justement ce que la mauvaise foi des gouvernements veut éviter, afin de pouvoir s'emparer facilement de bâtiments désarmés et inoffensifs. Le prétexte de représailles ne peut être valablement invoqué que par la nation qui, victime d'une mesure de cette nature, saisit à son tour les navires des sujets de son adversaire présents dans ses ports.

Les déclarations faites par la France et par l'Angleterre au moment de l'ouverture des hostilités contre la Russie (1854),

second, la France, qui n'avait voulu que mettre le séquestre sur les propriétés hollandaises, leva l'embargo après la prise de la citadelle d'Anvers.

[1] Presque tous les traités modernes contiennent une stipulation spéciale, pour assurer aux sujets de l'une des puissances contractantes établis chez l'autre, un délai suffisant pour se retirer et emporter les biens et les effets qui lui appartiennent. Il suffira de citer l'article 2 du traité du 26 septembre 1786, entre la France et l'Angleterre, et l'art. 45 de celui du 11 janvier 1787, entre la France et la Russie. Ce dernier est ainsi conçu : « Afin de promouvoir d'autant mieux le commerce entre les deux nations, il est convenu que, dans le cas où la guerre surviendrait entre les hautes parties contractantes, il sera accordé, de part et d'autre, au moins une année après la déclaration de la guerre aux sujets commerçants respectifs pour rassembler, transporter ou vendre leurs effets ou marchandises, pour se rendre, dans cette vue, partout où ils jugeront à propos... »

loin de frapper les navires russes d'un embargo illégitime, leur ont accordé tout le temps et les facilités possibles pour regagner leur pays [1]. Au reste, dans cette guerre, la plus difficile qui ait jamais été faite, sous le rapport des transports, il ne fut fait usage ni d'angaries ni d'embargos : ce qui prouve que ces odieux abus n'ont, en réalité, aucune utilité pour le belligérant.

[1] Voyez la déclaration française du 27 mars 1854, *Bullet. des lois*, 1er semestre, 1854, p. 840.

TITRE XV

DERNIER DEVOIR, DERNIER DROIT DES NEUTRES. CONCLUSION.

J'ai fait connaître la conduite que doivent tenir les nations neutres, lorsque la guerre maritime vient porter le trouble sur toutes les parties de l'Océan, et jusque dans les régions les plus éloignées de l'univers; il me reste à parler d'un dernier devoir imposé aux peuples pacifiques, d'un dernier droit qui leur appartient; devoir et droit qui découlent de la loi divine, que la loi humaine n'a jamais niés, qu'elle chercherait en vain à contredire, parce qu'ils sont la conséquence et la consécration de tous les autres devoirs, de tous les autres droits.

Les peuples neutres, ainsi que je crois l'avoir démontré, ont pendant la guerre les mêmes droits que pendant la paix, l'indépendance absolue, et avec elle toutes les conséquences qu'elle entraîne, notamment la liberté du commerce, la liberté de la navigation, l'inviolabilité du territoire continental, maritime et flottant. L'état d'hostilité survenu entre deux peuples étrangers n'ajoute rien à ses droits, ne les augmente pas, ne les modifie pas dans leur essence; mais il les restreint, c'est-à-dire qu'il crée des devoirs nouveaux, des devoirs qui n'existaient pas avant l'ouverture de la guerre. Ces devoirs

se réduisent à deux : l'abstention de tout acte d'hostilité, et la plus parfaite impartialité envers les deux belligérants.

D'un autre côté, les belligérants ont le droit absolu de nuire à leur ennemi, par tous les moyens licites et approuvés par les règles de l'humanité, pourvu que ces moyens soient directs; d'empêcher que cet ennemi se fortifie, de s'opposer à ce que les peuples, couverts du manteau de la neutralité, prennent aucune part à la lutte, qu'ils fournissent à leur adversaire aucun moyen direct de faire la guerre, de la soutenir plus longtemps, de la rendre plus meurtrière; enfin d'exiger de ces peuples qu'ils soient réellement impartiaux. Les belligérants ont également des devoirs à remplir envers les nations pacifiques, devoirs impérieusement imposés par la loi divine, et souvent rappelés par les lois humaines : ils doivent respecter l'indépendance de ces nations, la liberté de leur navigation; ils doivent ne jamais violer aucune des parties du territoire neutre, même de celle que j'ai appelé le territoire flottant.

Les droits des peuples en guerre, les devoirs des neutres, les droits de ces derniers et les devoirs des autres, se bornent, se limitent mutuellement, sans jamais se mêler les uns aux autres, sans jamais se nuire, sans jamais se froisser; ils sont, ainsi que je crois l'avoir prouvé, corrélatifs entre eux; ils se touchent toujours, mais ne se heurtent jamais; ils s'harmonisent aussi parfaitement que les diverses parties du monde matériel. Ainsi l'a voulu la suprême sagesse de l'auteur de l'univers.

De cet accord parfait, de cette harmonie, il résulte que les peuples neutres, pour remplir exactement leurs devoirs, pour se montrer impartiaux, sont dans l'obligation d'exercer tous leurs droits, de les exercer complétement et également envers les deux parties belligérantes. Le devoir d'impartialité ne se borne pas aux faits actifs, il s'étend également aux faits passifs. On peut, en effet, favoriser un homme non-seulement en l'aidant directement dans son œuvre, en y coopérant, mais encore en lui accordant la permission de faire certains

actes qu'il n'aurait pas le droit de faire sans cette permission, et qui ont pour résultat de lui donner une force plus grande, et plus de facilité pour achever son entreprise. La nation neutre, par exemple, qui, sans faire aucun acte d'hostilité, sans se rendre coupable d'un fait de partialité, permettrait à un belligérant de lever des troupes dans ses États, d'entrer sur son territoire : qui renoncerait au privilége de son pavillon de couvrir la propriété de l'un des belligérants, favoriserait évidemment la partie à laquelle elle accorderait cette autorisation, même tacite ; elle donnerait à cette partie le moyen de nuire à l'autre, d'accélérer ou même d'amener la ruine de cette dernière. Ainsi le neutre, en abandonnant un de ses droits, en se sacrifiant lui-même, fournit des armes à un belligérant contre l'autre; il méconnaît son devoir essentiel, l'impartialité.

Quelques auteurs ont pensé que, pour éviter cette violation de son devoir, il suffisait au neutre d'accorder aux deux parties la même tolérance, la même permission. Sans doute on ne peut rien concéder à l'un qui ne doive être également octroyé à l'autre ; mais cette concession, même faite à tous deux, renferme une violation des devoirs de la neutralité ; c'est une impartialité apparente, mais non réelle ; c'est un voile masquant à peine la partialité la plus coupable. Pour se convaincre de cette vérité, il suffit de rappeler ce que j'ai dit, ce que j'espère avoir établi, en parlant de la concession du droit de passage des troupes, de la cession des places fortes, de la permission de lever des hommes sur le territoire neutre, etc., etc. Les raisonnements que j'ai employés dans ces discussions s'appliquent à tous les droits du peuple pacifique, sans exception. Il ne peut en abandonner un seul sans se rendre coupable de partialité, sans favoriser un des belligérants au préjudice de l'autre, alors même que la concession est faite à tous les deux. La raison en est simple : il est impossible que les deux nations en guerre aient un besoin égal de la concession faite par le neutre ; dès lors cette concession favorise plus l'un que l'autre ; il arrive souvent même que

l'un est dans l'impossibilité d'user de la permission accordée, tandis que l'autre en profite dans toute son étendue : il y a donc, sous l'apparence d'une égalité parfaite, une inégalité absolue.

Quelques exemples rendront cette vérité plus frappante : supposons que la guerre éclate entre la France et l'Angleterre. La première des deux puissances a une marine marchande beaucoup moins nombreuse que l'autre ; sa marine militaire est également moins forte ; de là il résulte qu'elle est forcée d'employer très-fréquemment la navigation neutre pour transporter les effets et marchandises qui lui appartiennent ; parce que, d'une part, elle ne possède pas assez de navires pour faire tout son commerce, et que, de l'autre, le grand nombre de croiseurs ennemis met ses bâtiments marchands en péril. L'Angleterre, au contraire, possède un très-grand nombre de navires, elle n'a pas besoin de faire opérer de transports par les étrangers, et sa marine militaire suffit pour garantir complétement ses navigateurs. Dans cette position, si les États-Unis abandonnent, comme ils le firent en 1795, le droit du pavillon neutre, s'ils consentent à ce que les propriétés ennemies soient saisies à bord de leurs navires, il est évident qu'ils favorisent puissamment l'Angleterre, et nuisent beaucoup à la France. La concession est faite aux deux puissances, il est vrai, mais elle est un acte de partialité. En cas de guerre entre le Danemark et l'Espagne, si la Suède consent à étendre la liste de contrebande de guerre et à prohiber le commerce des munitions navales, il est évident que cette concession, quoique faite à tous deux, est toute en faveur du Danemark, et cause le plus grand tort à l'Espagne, qui ne peut pas se passer des bois de construction, fers, goudrons, mâtures, etc., qu'elle tire ordinairement de la Suède.

Il en est de même toutes les fois qu'une nation neutre abandonne ou laisse violer l'un de ses droits, alors même qu'elle souffre le même traitement de la part des deux parties en guerre. Ce que je dis ici s'applique à tous les droits des neu-

tres sans exception, à la contrebande de guerre, au blocus, à la visite, à la saisie, à la prise, etc., etc.; dans tous les cas, la concession est un acte de partialité, souvent même elle peut constituer une immixtion indirecte aux hostilités, par exemple, lorsqu'il s'agit d'angarie. Sous ce rapport, je repousse complétement la doctrine de Galiani et de plusieurs autres publicistes, qui regardent que le neutre a complétement rempli le devoir d'impartialité lorsqu'il a fait aux deux parties des concessions égales. Pris dans ce sens, la conduite que l'auteur italien appelle *d'imparziale concession*, doit-être complétement repoussée ; elle est un acte de partialité.

Le dernier devoir du neutre est donc de maintenir tous les droits qu'il tient de la loi internationale, soit primitive, soit secondaire, et de les exercer dans leur intégrité. Ce devoir est aussi essentiel que l'impartialité et l'abstention d'immixtion aux actes de guerre; il en est le complément nécessaire, indispensable: il les renferme tous deux. Il est impossible de le violer sans se montrer partial, et quelquefois sans prendre part à la lutte, et par conséquent sans se trouver exposé à la juste vengeance du belligérant dont cet acte coupable lèse les intérêts légitimes, et souvent les droits les plus sacrés. Les dernières guerres entre la France et l'Angleterre ont montré combien l'oubli ou la violation de ce devoir essentiel, était dangereux pour les peuples pacifiques. Chacun des deux belligérants, irrité des concessions obtenues par son adversaire, demandait, exigeait le sacrifice d'un autre droit de la neutralité; et cette lutte étrange ne s'est arrêtée qu'alors que, dépouillées de tous leurs droits sans exception, les malheureuses nations neutres n'avaient plus de concession à faire ; qu'alors qu'elles avaient abandonné leur liberté commerciale, leur liberté de navigation, l'inviolabilité de leur territoire, en un mot leur indépendance tout entière, et tous les droits qui en découlent.

La loi primitive, en imposant aux peuples neutres le devoir impérieux de maintenir entière leur indépendance et tous leurs droits, ne s'est pas montrée injuste; elle leur a donné

en même temps le pouvoir nécessaire pour accomplir ce devoir. Dans cette circonstance comme dans toutes les autres, un enchaînement complet, une harmonie parfaite règnent entre les obligations et les droits. D'un côté, les belligérants ont pour devoir essentiel de respecter l'indépendance des nations pacifiques; de l'autre, ces dernières ont le droit de défendre cette indépendance, et de prendre toutes les mesures qu'elles jugent utiles et nécessaires pour assurer complétement sa conservation.

Entre nations libres, il n'existe pas de pouvoir supérieur, de magistrat suprême chargé de tenir la balance de la justice, d'arrêter la main prête à violer la loi internationale, de punir celle qui s'est rendue coupable d'un attentat. Les nations elles-mêmes sont chargées de veiller au maintien de leur indépendance et de tous leurs droits, elles seules peuvent et doivent exercer cette grande et belle mission. Si donc le devoir du peuple neutre est de maintenir tous ses droits, de les exercer tous sans exception, de veiller à ce qu'il ne leur soit porté aucune atteinte, son droit est de prendre toutes les mesures qu'il croit efficaces pour parvenir à ce but. Pour l'atteindre, il peut employer tous les moyens qui sont en sa puissance; s'il connaît les mauvaises intentions de l'un des belligérants, il peut prendre des mesures de précaution, fortifier ses côtes, repousser les vaisseaux de guerre de ses ports, leur refuser l'asile, faire escorter ses navires marchands par des bâtiments de guerre; si la violation est déjà commise, il peut recourir aux représentations, aux représailles, à la guerre même. Ainsi, le devoir du neutre est de conserver complètes et entières toutes ses prérogatives: son droit est d'employer tous les moyens qui sont en sa puissance pour remplir ce devoir. C'est ce que j'ai appelé le dernier devoir, le dernier droit des peuples pacifiques; je dois ajouter qu'ils sont les plus importants, parce qu'ils renferment tous les autres, et que sans eux il n'existe pas réellement de neutralité.

Ce devoir fut rempli, ce droit fut exercé par les peuples neutres, dans plusieurs circonstances dont l'histoire nous a

conservé le souvenir; je me bornerai à en rappeler deux exemples. A l'époque de la guerre de 1740, l'Angleterre, fidèle à ses traditions et à son système d'antagonisme contre le commerce étranger, prétendait saisir les propriétés ennemics sur les navires neutres; elle fit arrêter et confisquer un grand nombre de navires prussiens, sous le prétexte qu'ils contenaient des propriétés ennemies, et aussi qu'ils portaient des munitions navales. Le roi de Prusse, après avoir fait des réclamations restées vaines, usa de représailles; il saisit les arrérages et les capitaux de l'emprunt silésien. Pour obtenir la mainlevée de cette saisie, l'Angleterre dut consentir à indemniser les propriétaires des navires prussiens illégitimement confisqués. Le roi de Prusse, dans cette circonstance, remplit exactement son devoir et fit un exercice légitime de son droit.

En 1794 et en 1800, le Danemark et la Suède firent convoyer leurs navires marchands par des bâtiments de guerre, et donnèrent ordre aux commandants des escortes de résister, même par la force, aux prétentions exorbitantes élevées par la Grande-Bretagne. Ces puissances qui, depuis près de deux siècles, se sont toujours montrées les plus fidèles observatrices des lois internationales, comprenaient parfaitement que l'impartialité, c'est-à-dire la neutralité, ne peut exister qu'autant que le peuple pacifique sait faire respecter tous ses droits par les belligérants; qu'en négligeant ce devoir important, ce droit essentiel, la nation marche directement à sa ruine, et s'expose à être traitée en ennemie par la partie que sa conduite ne peut manquer de blesser. Dans ces circonstances, le Danemark et la Suède se montrèrent sincèrement neutres; ils remplirent le devoir essentiel de leur état, et exercèrent un droit légitime et incontestable. Leur conduite est le modèle de celle que doivent suivre, toujours et dans toutes les guerres, les nations qui veulent sérieusement rester neutres.

Une objection peut être faite : les peuples neutres, alors qu'ils ont la ferme volonté de remplir le devoir que je viens

de tracer, et d'user du droit important, que je puis appeler, et avec raison cette fois, droit de conservation personnelle, droit de la nécessité, peuvent se trouver dans l'impossibilité de le faire. Lorsque la guerre éclate entre deux grandes puissances maritimes, c'est-à-dire entre celles qui se sont presque toujours montrées les plus injustes envers les nations pacifiques, ces dernières ne possèdent pas des forces suffisantes pour faire respecter leurs droits; la crainte de s'attirer la colère de l'une des parties en guerre, les force à obéir aux prétentions les plus iniques; si elles essayent de résister, elles se trouvent bientôt écrasées, comme le furent le Danemark et la Suède, en 1801 et 1807.

Il n'est que trop vrai que l'histoire a enregistré dans ses fastes deux crimes internationaux. Le sang des braves Danois, d'un peuple neutre, a deux fois coulé sous la main d'un belligérant, sous la main des Anglais, parce que les Danois voulaient défendre les droits qu'ils tiennent de la nature, de la loi divine, de Dieu lui-même; deux fois un peuple belligérant a attaqué, à l'improviste, un peuple neutre, dont le crime était de vouloir rester réellement neutre, et de ne pas consentir à se voir ruiné; à l'occasion et sous le prétexte d'une guerre à laquelle il était complétement étranger. Ces faits si terribles, ces violations de tous les principes du droit international, qu'il est impossible de qualifier, sont la preuve la plus évidente de la nécessité dans laquelle se trouvent les peuples neutres de maintenir leurs droits avec énergie.

Mais comment pourront-ils arriver, par quel moyen parviendront-ils à paralyser les forces supérieures de ces prétendus amis, qui n'hésitent pas à détruire une flotte, à bombarder et à prendre la capitale d'un État neutre, lorsque cet État refuse de laisser ruiner son commerce, anéantir son indépendance? Il n'existe qu'un seul moyen d'arriver à ce but; ce moyen, je l'ai souvent indiqué : c'est la réunion de tous les peuples secondaires pour la défense commune de leurs droits; c'est la coalition de tous en une alliance de neutralité armée.

Les nations qui, le plus souvent, désirent rester neutres lorsque la guerre désole l'Océan, sont les puissances de second et de troisième ordre; chacune d'elles, seule et isolée, ne saurait résister à la tyrannie d'un belligérant dont les forces sont beaucoup supérieures, et qui n'hésite pas à traiter en ennemi tous ceux qui osent résister à ses iniques prétentions; réunies, coalisées, ces nations peuvent non-seulement résister à une agression, mais contraindre ces peuples injustes à respecter complétement leurs droits, à se contenter de ceux déjà si importants que la loi internationale accorde aux belligérants. Il ne s'agit pas de créer de nouveaux priviléges en faveur des peuples neutres, d'élargir le cercle de leurs droits, de nuire aux belligérants, ni de rendre leur condition plus mauvaise qu'elle ne l'est d'après la loi divine. Tel n'est pas, tel ne peut être le but de la coalition que je propose. Son but unique est d'assurer aux nations pacifiques le libre et entier exercice de leur indépendance et de tous les droits qui en découlent; c'est de faire rentrer les belligérants dans l'exécution de leurs devoirs, de mettre un frein à leur ambition et de les empêcher de profiter, pour satisfaire leur ambition mercantile, des guerres que trop souvent ils provoquent uniquement pour ruiner la navigation et le commerce des peuples neutres. Ce but est également désirable pour les belligérants loyaux et pour les neutres, puisqu'il n'est autre que le fait d'assurer le respect des droits de tous, et par conséquent, autant du moins qu'il est au pouvoir de l'homme, la tranquillité et la prospérité de tous les peuples de l'univers.

Ce projet peut être regardé par quelques personnes comme une de ces utopies que le philosophe conçoit dans le silence du cabinet, mais dont l'application est impossible, et qui doivent borner leur existence aux limites étroites du livre qui les contient. Il n'en est pas ainsi; non, l'association, la réunion des peuples de second, de troisième, et même de premier ordre, en coalition de neutralité armée, n'est pas une stérile rêverie; l'histoire le prouve, et établit de plus que, sauf la

dernière, ces alliances, peu nombreuses il est vrai, ont atteint le but de ceux qui les ont contractées.

En 1689, l'Angleterre s'était unie avec la Hollande, encore puissante sur mer, pour faire la guerre à la France : les trois peuples les plus formidables sur l'Océan se disputaient la prépondérance maritime. La Grande-Bretagne avait déjà adopté son système d'antagonisme contre les neutres; elle conclut avec son alliée une convention dont j'ai eu souvent à parler dans le cours de cet ouvrage. Sous le prétexte ordinaire de nuire à l'ennemi, on ruinait complétement les peuples pacifiques. En 1693, deux puissances de second ordre, le Danemark et la Suède, fatiguées par les vexations incessantes que leur faisaient éprouver les Anglais et les Hollandais, se réunirent et formèrent la première neutralité armée dont il soit parlé dans l'histoire. Les deux belligérants s'arrêtèrent devant cette coalition; ils renoncèrent à exécuter leurs projets : la sage fermeté des deux nations du Nord eut un entier succès.

A l'époque où les colonies anglaises du nord de l'Amérique secouèrent le joug de la mère patrie, la Grande-Bretagne, fière de sa puissance, crut pouvoir enfin imposer à tous les peuples neutres les principes maritimes qu'elle s'était créés dans son propre intérêt; elle voulut profiter de cette guerre pour anéantir toutes les marines étrangères; en un mot, elle proclama toutes les atroces et élastiques dispositions de son code de la nécessité. Cette conduite eut un double résultat ; d'abord de ranger la France, l'Espagne, et plus tard la Hollande, parmi les ennemis ouverts et déclarés de l'Angleterre; ces nations, neutres d'abord, irritées des vexations sans nombre que le belligérant faisait supporter à leurs sujets, et sans doute aussi voulant diminuer la prépondérance maritime de la Grande-Bretagne, se rangèrent du côté des révoltés.

Les États maritimes du Nord, le Danemark, la Suède et la Russie, dont le commerce et la navigation sont les principales ressources, la Prusse, l'Autriche, le Portugal, les États

Italiens, restèrent neutres; mais ils résolurent de se mettre à l'abri des prétentions exorbitantes de l'Angleterre. Chacun d'eux, pris isolément, incapable de résister aux exigences britanniques, devait obéir aux ordres du belligérant, et par conséquent se trouvait exposé à être traité avec la même rigueur par les adversaires, par la France, l'Espagne, la Hollande et les nouveaux États-Unis d'Amérique. Ils se réunirent et formèrent une alliance justement célèbre dans l'histoire, pour résister à la tyrannie de l'Angleterre, pour soutenir et défendre leurs droits méconnus et foulés aux pieds. L'impératrice de Russie, Catherine, fut la fondatrice et l'âme de la coalition [1]; le Danemark et la Suède y accédèrent d'abord, puis la Prusse, l'Autriche, enfin toutes les autres puissances restées neutres, même le Portugal.

Le but unique de cette alliance était le maintien des droits accordés aux peuples neutres par la loi primitive, reconnus et sanctionnés par la loi secondaire. Le manifeste publié à cette occasion était clair et positif; quoique incomplet, il énonce quatre des principes fondamentaux qui ont été développés dans le cours de cet ouvrage : 1° liberté de la navigation et du commerce des peuples neutres avec les belligérants; 2° le pavillon neutre protége tout ce qui est chargé sur le navire, à l'exception de la contrebande ; 3° définition du blocus et limitation de ce droit au cas où l'investissement est réel; 4° prohibition de la saisie des navires neutres sur de simples soupçons. Ces principes avaient tous été consacrés par la plupart des traités conclus à la fin du XVIIe et pendant tout le XVIIIe siècle.

[1] Voyez les traités ou conventions maritimes des 9 juillet 1780, entre la Russie et le Danemark; 10 août suivant, entre la Russie et la Suède; 3 janvier 1781, acte d'accession de la Hollande (peu de temps après, cette puissance devint belligérante elle-même); 8 mai 1781, acte d'accession de la Prusse; 10 juillet 1781, le traité entre la Russie et l'Autriche, etc., etc., ainsi que les déclarations des puissances coalisées aux belligérants, et les réponses de ces derniers. La France et l'Espagne donnèrent leur assentiment complet à ces traités. La cour de Londres, sans protester positivement, sans accepter les principes émis par les coalisés, se tint toujours dans un cercle d'insignifiantes protestations de respect pour les droits des neutres. Tous ces actes se trouvent réunis dans le *Recueil* de de Martens, t. III.

Ce programme était incomplet, il ne protégeait pas la propriété neutre chargée à bord du navire ennemi ; il ne limitait pas le droit de visite, et laissait dans la liste du probibé de guerre quelques denrées qui ne doivent pas y être comprises ; en un mot, il n'assurait pas aux neutres l'exercice plein et entier de tous leurs droits. Cependant la partie la plus importante de ces droits se trouvait sauvegardée et mise sous la protection collective de tous les alliés. Chacune des puissances devait armer un certain nombre de vaisseaux, de frégates et autres bâtiments de guerre, pour assurer l'observation de ces principes par les belligérants, non-seulement envers ses propres sujets, mais encore à l'égard de ceux des confédérés ; en cas de violences on devait les repousser par la force. Enfin on avait prévu que l'une des nations en guerre, en haine de cette alliance, pourrait chercher à opprimer un des alliés, ou lui déclarer la guerre ; tous devaient soutenir cette guerre en commun et y employer toutes leurs forces.

Cette association eut les plus heureux résultats. L'Angleterre ne fit, il est vrai, aucune concession de principes ; elle se maintint dans des protestations très-vagues de respect pour les droits des peuples neutres, et surtout pour les traités existants ; mais, en fait, elle s'abstint d'apporter aucun trouble à l'exercice réel et complet de ces droits. La France, l'Espagne et la Hollande, formant une des parties belligérantes, adhérèrent complétement et sans réserve à tous les principes énoncés dans le manifeste ; et si l'Angleterre ne fit aucune concession écrite, obligatoire pour l'avenir, elle exécuta, en fait les obligations rappelées dans les traités de la neutralité armée.

Lorsque la révolution de 1789 eut suscité contre la France une guerre d'un caractère tout spécial, dans laquelle la haine ou la crainte de nouvelles doctrines remplaçait l'intérêt, qui jusqu'alors avait été le mobile de toutes les hostilités, presque tous les souverains de l'Europe se réunirent pour abattre une hydre si menaçante à leurs yeux ; toute autre pensée s'effaça ;

le très-petit nombre de peuples qui restèrent neutres partagea lui-même cette aveugle passion. L'Angleterre seule, l'Angleterre, âme de toutes les coalitions contre la France, ne perdit pas un instant de vue son unique mobile, l'affermissement de sa suprématie maritime et commerciale; elle exploita au profit de ce but la passion aveugle de toutes les nations, qu'elle excitait à une guerre *de principes*, et crut pouvoir appliquer sans aucune opposition toutes les maximes maritimes.

En 1794, le Danemark et la Suède, restés neutres et dirigés par des hommes habiles, s'allièrent de nouveau pour soutenir les droits de la neutralité. Malgré leur faiblesse relative, ils parvinrent encore une fois à maintenir le colosse britannique, sinon dans les bornes exactes des droits de la guerre, du moins dans une sorte de modération, jusqu'en 1799 [1]. Mais ces deux nations furent trop faibles pour lutter plus longtemps contre la puissance de la Grande-Bretagne et de la Russie réunies; une fois cette digue brisée, les Anglais se livrèrent à l'application de leur politique tyrannique.

Les excès mêmes qu'ils commirent amenèrent une nouvelle coalition neutre, à la tête de laquelle se plaça Paul I[er], empereur de Russie. En 1800, le Danemark, la Suède et la Prusse s'unirent au czar pour proclamer de nouveau les principes de la neutralité armée de 1780 [2]; à ceux déjà reconnus et acceptés ils en ajoutèrent un cinquième qui avait été omis, relatif à l'exemption de la visite, en faveur des navires neutres convoyés par les bâtiments de guerre. Cette nouvelle alliance n'eut pas le même succès que les trois premières. L'Angleterre, déjà toute-puissante sur mer, touchait au but unique de la politique suivie depuis plus d'un siècle et demi;

[1] Voyez le traité conclu entre ces deux puissances, le 27 mars 1794, pour la défense commune de la liberté et de la sûreté du commerce suédois et danois. De Martens, *Rec.*, t. V, p. 606, et *Mémoire officiel de* 1812, pièce n° 28, p. 93.

[2] Voyez les conventions des 16 et 18 décembre 1800 avec les ratifications des 16 décembre et 20 février 1801, entre la Russie, le Danemark, la Suède et la Prusse. De Martens, *Recueil*, t. VII, p. 172, 181, 188.

le monopole de l'univers était déjà presque dans ses mains; toutes les marines étaient près de disparaître, pour la laisser seule dominatrice sur l'Océan; elle sentit que la coalition neutre allait lui faire perdre le fruit de tous ses efforts, et, afin de prévenir ce résultat, elle résolut de tout risquer pour la rompre. En pleine paix, une flotte anglaise entra dans la Baltique, et, avant que les Russes et les Suédois aient pu venir au secours des Danois, attaqua et détruisit la flotte de ces derniers dans le port même de Copenhague.

Cette atroce et odieuse violation du droit des gens n'obtint cependant tout le succès qu'en attendaient ses auteurs, que grâce à l'assassinat qui, dans le même temps et presque le même jour, mit fin à la vie de l'empereur de Russie. Le jeune successeur de ce monarque se jeta dans les bras de l'Angleterre, et consentit le traité maritime de 1801 : honteux démenti donné aux principes proclamés à la face de l'Europe par Catherine, en 1780. Délaissés à leurs propres forces, déjà diminuécs par la bataille de Copenhague; en butte aux hostilités de l'Angleterre; menacés par la Russie, qui non-seulement avait abandonné ses alliés, mais faisait cause commune avec la Grande-Bretagne, la Suède et le Danemark durent céder à la violence et signer aussi la convention maritime imposée par le vainqueur.

Ces deux événements changèrent la face des choses. Après la victoire, l'Angleterre ne justifia que trop les prévisions des puissances du Nord. Les excès auxquels se livra cette puissance envers les peuples neutres, et les mesures prises par la France à titre de représailles, n'ont pas d'exemples dans l'histoire et montrent combien il est important pour les peuples pacifiques d'user du droit qu'ils tiennent de la loi divine, du droit de maintenir, même par la force, leur indépendance.

Telle fut la malheureuse issue de la dernière neutralité armée; la rupture de cette coalition peut-elle être invoquée comme une preuve que l'union des peuples pacifiques pour la défense de leurs droits est une utopie? Je ne le pense pas; le

succès complet des deux premières alliances, celui au moins partiel de la troisième, conclue dans les circonstances les plus défavorables, et seulement par deux nations peu redoutables, établissent d'une manière absolue la possibilité du fait. La rupture de la coalition de 1800 ne fut pas exclusivement le résultat de l'attentat politique de l'Angleterre; si l'accident, fortuit peut-être, arrivé à Paul I[er], n'eût pas fait changer de mains le sceptre de Russie, le crime de la Grande-Bretagne eût pu satisfaire sa vengeance, mais ne lui eût pas fait atteindre son but; elle eût été forcée, cette fois encore, de reconnaître, ou du moins d'exécuter les principes réels des lois internationales, de respecter les droits des peuples neutres. L'intérêt de cette puissance est un sûr garant de sa conduite, il est même le seul sur lequel il soit possible de compter. Or, cet intérêt exige qu'elle ne s'isole pas de tous les peuples neutres; non qu'elle ait besoin du concours de leur marine, mais parce qu'elle ne peut se passer des débouchés que leurs marchés offrent à ses produits; mais parce que ses usines ont un besoin absolu des matières premières; mais encore parce que les nombreux navires de commerce qu'elle possède offrent à la course ennemie un moyen de la ruiner, si, comme cela aurait lieu nécessairement dans le cas où elle serait en guerre avec tous les peuples maritimes, la course était organisée sur une vaste échelle. Ces considérations sont les seules qui puissent amener l'Angleterre à reconnaître et à respecter l'indépendance des peuples neutres; mais elles auront toujours et infailliblement cet effet.

Une alliance de neutralité armée est, à mon avis, l'unique moyen de salut pour les neutres; mais cette coalition est-elle juste, les peuples neutres ont-ils légitimement le droit de la former? La solution de cette question est facile; nous avons établi les droits et les devoirs des peuples neutres, les droits et les devoirs des belligérants. En se reportant à ce qui a été dit à ce sujet, on voit que les neutres, non-seulement peuvent, mais doivent, mais sont dans l'obligation étroite, de conserver intacte leur indépendance, c'est-à-dire tous les droits

qu'ils tiennent de la loi internationale; que c'est un devoir pour eux d'employer tous les moyens, même la force des armes, pour atteindre ce but ; enfin, que leurs devoirs sont de s'abstenir de toute immixtion aux hostilités, et de se montrer parfaitement impartiaux.

L'alliance que j'appelle ici de mes vœux ne porte aucune atteinte à ces devoirs; elle constitue même l'exécution de l'un d'eux, ainsi que je l'ai prouvé ; elle est donc parfaitement légitime. D'un autre côté, elle ne lèse aucun des droits des belligérants, puisqu'il est impossible qu'un fait conforme aux droits et aux devoirs des neutres puisse jamais blesser les droits des nations en guerre. Pour qu'il en fut ainsi, il faudrait que les neutres cherchassent à s'attribuer des droits qu'ils n'ont pas, des droits contraires aux principes de la loi primitive, et aucune des alliances de neutralité armée qui ont existé, et dont je viens de parler, n'a présenté le caractère d'injuste empiettement. Elles sont donc non-seulement légitimes et permises; j'oserai dire qu'elles sont commandées par la loi internationale elle-même, puisque désormais elles sont le seul moyen de créer un contre-poids à une puissance tyrannique et insatiable, dont la politique a pour but unique l'anéantissement de l'indépendance de toutes les nations.

Les conventions de 1780 et 1800 n'avaient pas été conclues seulement pour une circonstance déterminée, pour la durée d'une guerre ; leurs auteurs les ont déclarées perpétuelles, elles existent donc encore; il s'agit seulement de les faire revivre, de leur donner une nouvelle vigueur, en les rappelant aux nations qui les ont souscrites, en les proposant aux peuples qui n'y ont pas pris part alors et à ceux qui, depuis moins d'un demi-siècle, ont pris place parmi les sociétés indépendantes. Aux principes proclamés par les anciens traités, et qui devraient être développés avec plus de soin et de clarté, il serait important d'ajouter ceux relatifs à la restitution des propriétés neutres trouvées à bord des navires ennemis ; de s'expliquer sur la visite des navires neutres convoyés; sur les recherches et les soupçons ; sur les reprises ; sur la responsa-

bilité des croiseurs et de la nation à laquelle ils appartiennent. Il serait également indispensable de proclamer la territorialité du navire, la réalité absolue du blocus, la nécessité de la notification à chaque navire ; d'abolir les droits de prévention et de suite en matière de violation de blocus ; en un mot, de donner un résumé succinct, mais clair et positif, de tous les principes du droit des neutres, répondant à tous les abus créés, à toutes les prétentions élevées par les belligérants. Ces actes devraient aussi, comme ceux de 1780 et de 1800, établir entre tous les États alliés la solidarité et le droit à une défense commune, soit pour maintenir les droits, soit pour repousser les attaques directes, et même la guerre, qui pourraient être dirigées contre un ou plusieurs d'entre eux par suite et en haine de la coalition.

Pour atteindre sûrement son but, l'union des peuples ne doit pas être faite seulement en vue d'une guerre déterminée, elle ne doit pas être temporaire, mais perpétuelle : je crois même qu'il serait très important qu'elle fût conclue pendant que la paix règne encore sur l'Océan. Tous les peuples doivent être conviés à y entrer, parce que tous ont un puissant intérêt à ce que l'oppression des nations neutres ne se renouvelle pas ; à ce que l'équilibre établi sur le continent, le soit, autant que possible, sur la vaste étendue des mers. Les choses ne sont plus aujourd'hui dans l'état où elles se trouvaient en 1800. Une longue paix a développé le commerce et la navigation ; toutes les nations prennent une part à cette double source de richesses et de prospérité, toutes par conséquent ont un puissant intérêt à ce qu'elle ne soit pas tarie ou absorbée au profit d'un seul peuple [1].

En résumé, les neutres ont le droit de maintenir leur indépendance, même par la force des armes ; ce droit, ils le tiennent de la loi divine. Pour rester neutres réellement, ils sont dans l'obligation, ils ont le devoir d'user de ce droit, de s'op-

[1] Sur cet important sujet, voyez mon *Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international*, titre VI, *Questions à résoudre par le droit international*, etc.

poser par tous les moyens en leur pouvoir, même par la force des armes, à ce que les belligérants portent aucune atteinte à cette indépendance, source de tous les droits qu'ils possèdent, condition constitutive et essentielle de leur nationalité. Enfin, le principal, je dirai même l'unique moyen d'user de ce droit, de remplir ce devoir impérieux d'une manière efficace, c'est de se réunir, de se coaliser, de former une vaste association de neutralité armée; cette association est légitime, elle est conforme à tous les principes du droit international, elle seule peut créer un contre-poids à la puissance britannique. Ce contre-poids, imparfait d'abord, finira en peu de temps, s'il est maintenu avec fermeté et avec prudence, par rétablir complétement l'équilibre maritime, si important pour la prospérité de tous les peuples.

Que les souverains profitent donc de la paix extérieure dont nous jouissons encore, pour jeter les fondements d'un droit international maritime positif, conforme aux prescriptions de la loi gravée par Dieu lui-même au fond du cœur de tous les hommes; pour assurer la grandeur et la prospérité commerciale et maritime de leurs États. Toutes les nations, j'en suis convaincu, applaudiront à leurs efforts. La France, qui, la première, a voulu assurer aux neutres la jouissance de leurs droits; qui, la première, a rayé de ses lois une partie des maximes barbares que les belligérants faisaient peser sur les peuples pacifiques, n'hésitera pas à mettre la dernière main à son œuvre encore inachevée; elle se placera à la tête de cette coalition, que je ne craindrai pas d'appeler sainte, puisqu'elle a pour objet, non plus, comme autrefois, d'opprimer les peuples, mais d'assurer leur indépendance nationale, de restreindre les maux de la guerre, de donner à chacun d'eux les droits qu'il tient de la loi divine, et, par conséquent, d'agir conformément aux desseins du Dieu de l'univers.

FIN DU TOME TROISIÈME ET DERNIER.

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES

DANS LE TOME TROISIÈME.

FIN DE LA TABLE DU TOME TROISIÈME.

TABLE ALPHABÉTIQUE ET ANALYTIQUE.

FIN DE LA TABLE ALPHABÉTIQUE ET ANALYTIQUE.

SAINT-DENIS. — TYPOGRAPHIE DE A. MOULIN

